

TAMPEREEN YLIOPISTO

Johtamiskorkeakoulu

**VENÄJÄN JA SUOMEN LIIKENNEVAKUUTUS-  
LAINSÄÄDÄNNÖN EROT  
– TARKASTELUSSA KORVAUSPIIRI JA KOLARIN  
OSAPUOLTEN TOIMINTAVELVOITTEET**

Vakuutustiede

Pro gradu -tutkielma

Toukokuu 2013

Tekijä: Lotta Bergström

Ohjaaja: Olli-Pekka Ruuskanen

## TIIVISTELMÄ

Tampereen yliopisto	Johtamiskorkeakoulu: vakuutustiede
Tekijä:	BERGSTRÖM, LOTTA
Tutkielman nimi:	Venäjän ja Suomen liikennevakuutuslainsäädännön erot – tarkastelussa korvauspiiri ja kolarin osapuolten toimintavelvoitteet
Pro gradu –tutkielma:	84 sivua
Aika:	Toukokuu 2013
Avainsanat:	Liikennevakuutuslaki, liikennevakuutusjärjestelmä, Venäjä, Vihreä kortti –sopimus

---

Tässä tutkielmassa tarkastellaan Venäjän liikennevakuutuslainsäädäntöä vertailemalla sitä Suomen lainsäädäntöön. Tutkimus on rajattu siten, että tarkastelussa ovat korvauspiiri sekä kolarin osapuolten toimintavelvoitteet. Tutkimuksen tavoitteena on löytää lainsäädäntöjen eroista merkittävimmät suomalaisen autoilijan kannalta. Ero on merkittävä, kun sillä on vaikutusta henkilön talouteen tai kun ero on suomalaisen kannalta yllättävä. Tutkimuksen kohderyhmänä ovat suomalaiset autoilijat, vakuutusyhtiöt sekä Liikennevakuutuskeskus.

Suomi on ollut Vihreä kortti –järjestelmän jäsen sen perustamisvuodesta 1949. Venäjä puolestaan liittyi järjestelmään 2009. Jäsenmaan autoilijalla on oikeus liikkua Vihreä kortti –alueella vapaasti, kun ajoneuvo on vakuutettu omalla kansallisella liikennevakuutuksella. Vahingon satuttaessa Vihreä kortti –alueella sijaitsevassa ETA-maassa, autoilija voi valita korvataanko liikennevahinko oman maan vai tapahtumamaan lainsäädännön mukaan. Mikäli vahinko sattuu muussa kuin ETA-maassa, liikennevahinko korvataan tapahtumamaan lainsäädännön mukaan.

Tutkimuksessa on käytössä oikeusvertailevan tutkimuksen metodeja. Tutkimuksen tavoite ja kohderyhmä ovat kuitenkin sellaisia, että tutkimuksessa on vakuutustieteellinen ote. Myöskään maiden välillä ei tehdä oikeusvertailevan tutkimuksen edellyttämää oikeusjärjestelmien makrotason analyysiä, vaan pysytään vertailussa pelkästään lainsäädäntötasolla.

Tutkimustuloksista merkittävimpanä nostetaan esiin liikennevahingon aiheuttajan henkilökohtainen korvausvastuu kaikissa tilanteissa, joissa venäläisen liikennevakuutuksen korvausvastuu lakkaa. Venäläisen liikennevakuutuksen euromääräiset korvausrajat ovat tällä hetkellä omaisuusvahingoissa n. 3010 euroa ja henkilövahingoissa n. 4010 euroa per vahingon kärsinyt. Tämä on merkittävä taloudellinen riski suomalaiselle autoilijalle, oli hän sitten liikennevahingon aiheuttanut tai vahingon kärsinyt osapuoli. Lisäksi painotetaan venäläisen lainsäädännön tuomaa byrokraattisuutta liikennevahingon korvausprosessiin, mikä osaltaan heikentää korvauksensaantimahdollisuuksia.

Lopuksi suunnataan katse tulevaisuuteen ja kartoitetaan lyhyesti sitä, mihin Venäjän liikennevakuutusjärjestelmä on menossa. Nuoren demokratian lainsäädäntö on jatkuvassa muutoksessa, kun lainsäätäjät pyrkivät löytämään ideaalia ratkaisua, johon sekä vakuutusyhtiöt, vakuutuksenottajat että vahingon kärsineet olisivat tyytyväisiä. Jatkotutkimusideana tarjotaan sen selvittämistä, kuinka liikennevakuutuslainsäädäntöä toteutetaan ja noudatetaan Venäjällä käytännössä.

## SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO .....	1
1.1 Aiheenvalinnan tausta ja keskeinen kirjallisuus .....	3
1.2 Tutkimuksen tavoite .....	5
1.3 Oletukset ja rajaukset .....	6
1.4 Keskeiset käsitteet .....	7
1.5 Tutkimusmenetelmät .....	9
1.6 Tutkimuksen kulku .....	12
2 LIIKENNEVAKUUTUKSEN YMPÄRISTÖ VENÄJÄLLÄ .....	13
2.1 Teoreettinen viitekehys .....	13
2.2 Liikennevakuutusjärjestelmän yleiset piirteet .....	15
2.2.1 Liikennevakuutusjärjestelmän rakenne .....	17
2.2.2 Vastuuperiaatteet ja rajoitukset .....	22
2.3 Venäjän oikeusjärjestelmä .....	24
2.4 Venäjän vakuutusala .....	28
2.5 Kansainvälinen Vihreä kortti –järjestelmä .....	34
3 VENÄJÄN JA SUOMEN LIIKENNEVAKUUTUSLAINSÄÄDÄNTÖJEN VERTAILU .....	41
3.1 Tutkimuksen kohderyhmä .....	42
3.2 Vertailu korvauspiirin suhteen .....	43
3.2.1 Vastuuperiaatteet .....	44
3.2.2 Rajoitukset .....	49
3.3 Vertailu toimintavelvoitteiden suhteen .....	58
3.4 Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti .....	64
4 TUTKIMUKSEN KESKEISET TULOKSET .....	65
4.1 Aineiston kuvaus .....	66
4.2 Keskeiset tulokset .....	66
5 YHTEENVETO JA TULEVAISUUDENNÄKYMÄT .....	73
LÄHDELUETTELO .....	78

## 1 JOHDANTO

Suomalainen liikennevakuutus tuntunee itsestäänselvyydeltä, sillä kukapa muistaisi aikaa, jolloin Suomessa ei olisi säädetty ajoneuvojen vastuuvakuutuksesta lailla. Nämä henkilöt ovat harvassa, sillä suomalaisen liikennevakuutusjärjestelmän kehityskaari alkoi jo 1920-luvulla. Ja tässä suhteessa suomalaiset olivat edellä kävijöitä, koska Suomi ehätti säätämään liikennevahingon vastuusta 1925 – toisena maana Tanskan jälkeen<sup>1</sup>. Kun liikennevakuutusjärjestelmä on ollut maassa näinkin kauan, harva pysähtyy ajattelemaan, millaiset valinnat ovat johtaneet meidän järjestelmämme muotoutumiseen. Ja toisaalta miltei kaikki maailman valtiot ovat tehneet näitä samoja valintoja päätyen toisenlaisiin ratkaisuihin.

Itäinen naapurimaamme on tehnyt ratkaisuja oman liikennevakuutusjärjestelmänsä suhteen verrattain lyhyessä ajassa; Neuvostoliiton hajottua tuhkasta nousseen Venäjän Federaation oli aloitettava työ tyhjältä pöydältä. Kommunistsessa valtiossa ei ollut vapaita vakuutusmarkkinoita ja ainoat toimijat olivat kaksi valtionyhtiötä: Gosstrakh ja Ingosstrakh<sup>2</sup>. Tsaarinajan Venäjällä oli ollut menestynyttä vakuutustoimintaa jo 1700-luvun lopulta lähtien<sup>3</sup>, mutta näistä kokemuksista ei ollut hyötyä 70-vuotisen kommunistivallan painettua ne unohduksiin. Parin vuosikymmenen aikana Venäjällä syntyi nopein harppauksin suuri määrä vakuutusyhtiöitä sekä vakuutusalaa koskevaa lainsäädäntöä. Venäjän tilanne erosi Suomen olosuhteista siinä, että 1990-luvulla liikennevakuutus ei ollut enää uusi ilmiö ja kokemusta oli kertynyt pitkältä ajalta lukuisissa valtioissa. Venäjä saattoi siis hyödyntää muiden kokemuksia omaa järjestelmää rakentaessaan.

Miksi Venäjän liikennevakuutusjärjestelmä ylipäänsä herättää kiinnostusta? Vastauksena tähän kysymykseen kannattaa tarkastella maiden välisiä suhteita ja lukuja. On tärkeä huomioda muun muassa, että Suomen ja Venäjän välisillä rajanylityspaikoilla liikennöinti on vilkasta; esimerkiksi kesällä 2011 venäläisiä matkailijoita kävi Suomessa noin 1,7 miljoonaa<sup>4</sup>. Myös suomalaiset ovat löytäneet Venäjän matkailukohteen. Kuten taulukosta 1 voidaan havaita, vuonna 2011 neljän rajanylityspaikan kautta kulki noin 1,2 miljoonaa suomalaista matkailijaa. Automatkailu Venäjälle helpottui, kun Venäjä liittyi mukaan Vihreä kortti järjestelmään vuoden 2009 alusta

---

<sup>1</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 7.

<sup>2</sup> Sirén & Sultanov 2004, 19.

<sup>3</sup> Sirén & Sultanov 2004, 17.

<sup>4</sup> Rajahaastattelututkimus 2011. [www.stat.fi](http://www.stat.fi) (2012c)

eikä autoilijan enää tarvinnut hankkia pakollista rajavakuutusta. Mitä Venäjän jäsenyys järjestelmässä tarkoittaa liikennevakuutusturvan kannalta ja minkälaisia riskejä tähän sisältyy? Tämä tutkimus vertailee Venäjän ja Suomen liikennevakuutuslakeja ja pyrkii löytämään niiden keskeiset erot. Lainsäädäntöjen eroavaisuuksista piilee suomalaisen automatkailijan suurimmat taloudelliset riskit, kun liikennevahinko sattuu Venäjällä.

TAULUKKO 1 Ajoneuvoliikenne rajanylityspaikoittain vuonna 2011

2011											
Vaalimaa	Suomalaiset	472 557	Vainikkala	Suomalaiset	137 967	Nuijamaa	Suomalaiset	247 566	Imatra	Suomalaiset	508 806
	Venäläiset	2 543 615		Venäläiset	249 641		Venäläiset	2 865 939		Venäläiset	1 296 626
	Muut	139 165		Muut	48 321		Muut	40 092		Muut	32 523
	Yhteensä	3 155 337		Yhteensä	435 929		Yhteensä	3 153 597		Yhteensä	1 837 955
Yhteensä suomalaiset		1 266 896									
Yhteensä venäläiset		6 955 821									
Yhteensä muut		260 101									

Rajanylitysliikenne. [www.raja.fi](http://www.raja.fi)

Mailla on runsaasti yhteistä historiaa ja paljon eroavaisuuksia. Erityisesti suuruusluokat poikkeavat toisistaan. Suomen väkiluku oli vuoden 2011 lopussa n. 5,4 miljoonaa<sup>5</sup>, kun Venäjän väkiluku oli viimeisimmän väestölaskennan mukaan vuonna 2002 arvioitu olevan n. 145 miljoonaa<sup>6</sup>. Suomessa oli vuoden 2009 loppuun mennessä rekisteröityjä ajoneuvoja 3 246 414 kpl<sup>7</sup>. Venäjällä vuoden 2009 loppuun mennessä ajoneuvoja oli rekisteröity puolestaan 39 303 000 kpl<sup>8</sup>. Ajoneuvotiheys asukasta kohden on Suomessa huomattavan paljon suurempi kuin Venäjällä. Suomessa oli vuonna 2009 tuhatta asukasta kohden rekisteröityjä ajoneuvoja 601kpl, kun sama luku Venäjällä oli 271kpl.

Millaisia ovat maiden tieliikenteestä aiheutuvat riskit? Esimerkiksi vuonna 2010 Venäjällä sattui tieliikenteessä noin 199 000 onnettomuutta, joissa kuoli arviolta 26 600 ihmistä<sup>9</sup>. Suomessa sattui samana vuonna 106 578 vahinkoa, joista aiheutui 210 kuolemaa<sup>10</sup>. Onnettomuuden tai vahingon määrittäminen saattaa toki erota tilastojen välillä, mutta liikennekuolemat kertovat karua kieltään. Suhteutettuna väkilukuun Venäjällä kuolemia on sattunut 0,184 / 1000 henkilöä kohden, kun Suomessa niitä on sattunut 0,039 / 1000 henkilöä kohden. Kun unohdetaan maiden väkilukuerot, voidaan todeta, että Venäjällä kuolee tieliikenteessä vuosittain ihmisiä lähes viisin-

<sup>5</sup> Väestörakenne. [www.stat.fi](http://www.stat.fi) (2012d)

<sup>6</sup> Тисленист и разме́шѣниѣ населѣниѣ... [www.perepis2002.ru](http://www.perepis2002.ru)

<sup>7</sup> Moottoriajoneuvokanta. <http://pxweb2.stat.fi> (2012b)

<sup>8</sup> Налѣтѣннѣ подви́жноѣ состѣѣ... [www.gks.ru](http://www.gks.ru) (2012a)

<sup>9</sup> Number of accidents... [www.gks.ru](http://www.gks.ru) (2012b)

<sup>10</sup> Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2010, 2011.

kertainen määrä Suomeen verrattuna<sup>11</sup>. Liikenneonnettomuudet aiheuttavat aineellisia vahinkoja sekä henkeen ja terveyteen kohdistuvia menetyksiä niin suuressa määrin, että liikennevakuutusjärjestelmällä on suuri merkitys valtion ja kansalaisten taloudelle. Siksi ei olekaan yhdentekevää, minkälainen tämä järjestelmä on.

## 1.1 Aiheenvalinnan tausta ja keskeinen kirjallisuus

Venäjä liittyi mukaan Vihreä kortti –järjestelmään vuonna 2009<sup>12</sup>. Vihreä kortti –sopimuksen maantieteellinen voimassaoloalue kasvoi maailman laajimman valtion pinta-alan verran. Venäjä eroaa muista sopimusmaista pinta-alan lisäksi myös lukuisilla muilla tavoin; kulttuuriltaan, historialtaan sekä lakijärjestelmältään. Mitä vaikutuksia Venäjän liittymisellä Vihreä kortti –järjestelmään voi olla suomalaisesta näkökulmasta katsoen? Maiden välinen pitkä maaraja aiheuttaa sen, että Suomen ja Venäjän välinen matkailu tapahtuu erityisesti maantieliikenteessä. Näistä syistä Venäjän tieliikennettä, liikennesääntöjä, lainsäädäntöä, oikeusjärjestelmää tai lain toteutumista käytännössä on järkevää ja kiinnostavaa tutkia. Tässä tutkimuksessa keskitytään tarkastelemaan ilmiötä vakuutustieteellisestä näkökulmasta ja aineistoksi on valikoitunut maiden liikennevakuutuslainsäädännöt. Lakitekstiaineistostaan huolimatta tutkimuksen näkökulma on pyritty pitämään käytännönläheisenä ja keskeisten tutkimustulosten valinnassa on ajateltu merkitystä suomalaiselle autoilijalle.

Vakuutusyhtiöiden internetsivuilla on saatavilla myytävien ajoneuvovakuutusten tuoteselosteita sekä vakuutusehtoja. Tutkimuksen alkuvaiheessa, helmikuussa 2011, on kartoitettu niitä ja havaittu, että tuolloin kymmenestä Suomessa toimivasta vakuutusyhtiöstä<sup>13</sup> neljällä ei ollut lainkaan ulkomaille tarkoitettua autovastuuvakuutusta tuotevalikoimassaan. Viidellä yhtiöllä oli vastuuvakuutus, joka kattoi kuitenkin Venäjällä sattuvissa liikennevahingoissa vain suomalaisen ajoneuvon matkustajien henkilövahinkoja. Ainoastaan yhdellä yhtiöllä oli tarjolla vapaaehtoisin autovakuutuksiin automaattisesti kuuluva vastuuvakuutus, joka korvasi henkilövahinkoja 100 000 euroon asti ja esinevahinkoja 50 000 euroon asti. Heillä oli myös tarjolla lisävastuuvakuutus, joka korvasi lisäksi suomalaisen ajoneuvon matkustajien henkilövahinkoja sekä muille ai-

<sup>11</sup> Vertailun vuoksi: Maailmanpankin mukaan henkilövahinkoja aiheuttavia liikennevahinkoja sattuu kehittyvissä maissa noin kahdeksankertainen määrä teollistuneisiin maihin verrattuna. (Gönülal 2009, 3.)

<sup>12</sup> Zelenaja karta, [www.autoins.ru](http://www.autoins.ru) (2012b)

<sup>13</sup> Aktia Vahinkovakuutus Oy, A-Vakuutus Oy, If Vahinkovakuutusyhtiö Oy, Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia, Keskinäinen Vakuutusyhtiö Tapiola, Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva, Lähivakuutus Keskinäinen Yhtiö, Pohjantähti Keskinäinen Vakuutusyhtiö, Pohjola Vakuutus Oy, Tryg Forsikring A/S:n Suomen sivuliike.

heutettuja henkilövahinkoja 500 000 euroon asti ja esinevahinkoja 250 000 euroon asti. Tulokset herättävät kysymyksen, minkä laajuisella vakuutusturvalla suomalainen autoilija ylittää rajan Venäjälle, kun tarkastellaan lakisääteistä liikennevakuutusta.

Tutkielman aihe on liikennevakuutusjärjestelmä yleensä ja erityisesti Suomessa ja Venäjällä. Aiheesta on löydettävissä joitain perusteoksia sekä kirjallisuutta, jossa vain sivuutetaan aihetta. Seuraavaksi esitellään teokset, joiden sisältö koskettaa tutkielman aihetta ja on ollut suureksi hyödyksi tutkielman kirjoittamiselle. Suomalaisen liikennevakuutusjärjestelmän keskeistä sisältöä käsittelee perusteos; Seppo Eskurin ja Martti Mikkosen kirjoittama Liikennevakuutus. Se on tarkoitettu muun muassa korvauskäsittelijöiden käsikirjaksi ja teos laittaakin yksien kansien väliin suomalaisen liikennevakuutusjärjestelmän pääkohdat aina korvauslajeista muutoksenhakuun ja kansainvälisiin sopimuksiin. Kirjan ansiona on antaa selityksiä liikennevakuutuslain kohtiin, jotka muutoin avautuisivat hyvin hankalasti lukijalle.

Oikeustieteen kandidaattien Ljudmila Grudtsynan ja Asija Spektorin kirjoittama Nautšno-praktičeski kommentari k Federalnomu zakonu ot 25 aprelja 2002 g. № 40-FZ "Ob objazatelnom strahovanii graždanskoi otvetstvennosti vladeltsev transportnyh sredstv" on Venäjän liikennevakuutuslakia kommentoiva teos. Se tarjoaa runsaasti esimerkkejä sekä auttaa ymmärtämään liikennevakuutuslain aseman muuhun lainsäädäntöön nähden. Kirja on ilmestynyt vuonna 2009, jolloin se käsittelee myös liikennevakuutuslakiin samana vuonna tulleet muutokset.

Viktor Abramov ja Jurij Fogelson ovat kirjoittaneet 2009 julkaistun teoksen Kommentari sudebnoi praktiki k Federalnomu zakonu "Ob objazatelnom strahovanii graždanskoi otvetstvennosti vladeltsev transportnyh sredstv". Teos keskittyy analysoimaan Venäjän liikennevakuutuslakia oikeustapausten kautta. Tekijät eivät tyydy vain kuvaamaan eri oikeusasteiden ratkaisuja, vaan ottavat myös kantaa siihen, ovatko ne onnistuneita ja hyvin perusteltuja. Molemmat kirjoittajat ovat oikeustieteen kandidaatteja ja julkaisseet useita alan kirjoja sekä tieteellisiä tutkimuksia.

Serap Gönülalin toimittama julkaisu Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries. Raising Awareness and Improving Safety analysoi liikennevakuutusjärjestelmän rakennetta. Kirjan toimittanut Serap Gönülal on Maailmanpankin finanssialan asiantuntija ja hän on koonnut alan ammattilaisten tekstejä yksiin kansiin luoden vahvan tietopaketin liikennevakuutusjärjestelmästä. Kirjan pääasiallisena näkökulmana ovat kehittyvät maat, mutta sen esille nos-

tamat liikennevakuutusjärjestelmän osat koskettavat mitä tahansa valtiota. Tämän vuoksi kirja on tärkeässä osassa tämän tutkimuksen teorian muodostamisessa.

Teorian muodostamiselle on ollut myös hyvin tärkeä Soili Nystén-Haaralan teos *Russian Law in Transition*. Oikeustieteen tohtori Nystén-Haarala toimii tällä hetkellä Lapin yliopistossa Venäjän kauppaoikeuden professorina<sup>14</sup>. Kirjassa tarkastellaan nuoren demokratian pyrkimyksiä rakentaa oikeusvaltiota. Kirjassa esitellään Venäjän Federaation oikeusjärjestelmää yleensä sekä erityisesti omaisuus- ja yrityslainsäädännön kannalta. Nystén-Haarala keskittyy kuvaamaan oikeusjärjestelmän suuren muutoksen vaikutuksia ja mahdollisuuksia kriittisesti.

## 1.2 Tutkimuksen tavoite

Tämän tutkimuksen tavoitteena on perehtyä Vihreä kortti –järjestelmän keskeiseen sisältöön ja siinä erityisesti jäsenmaille annettuja määräyksiä siitä, kuinka vahingon korvausprosessi toteutetaan yli jäsenmaiden rajojen. Vihreä kortti –järjestelmän sääntöjen kautta luodaan pohjaa kahden jäsenmaan lainsäädäntöjen vertailulle. Tutkimuksessa selvitetään, millainen Venäjän liikennevakuutusjärjestelmä on pääpiirteiltään verrattuna Suomen järjestelmään. Tutkimuksessa keskitytään kartoittamaan sitä, mitä Venäjän liikennevakuutuslainsäädännössä määrätään liikennevakuutuksen korvauspiiristä sekä millaisia velvoitteita se asettaa liikennevahingon osapuolille. Näiltä osin vertaillaan Venäjän ja Suomen lainsäädäntöä, jotta voidaan muodostaa käsitys niiden eroavaisuuksista.

Tavoitteena on löytää merkittävimmät eroavaisuudet. Merkittävyys syntyy joko siitä, että venäläisen liikennevakuutuslain kohta eroaa suuresti suomalaisesta lainsäädännöstä tai on suomalaisen näkökulmasta muutoin yllättävä. Tavoitteena on luoda kuva venäläisestä liikennevakuutuksesta, mikä voisi toimia suomalaisen matkailijan apuna Venäjälle suuntautuvaa matkaa suunniteltaessa. Tämän tutkimuksen tavoitteena ei ole ollut luoda kokonaiskuvaa Venäjän koko oikeusjärjestelmästä, sillä se olisi liian kunnianhimoinen tavoite tutkimuksen laajuus huomioon ottaen. Tämän vuoksi matkailijalle ei voida antaa kaikenkattavaa opastusta Venäjän oikeusjärjestelmään liittyvistä riskeistä, vaan ainoastaan liikennevakuutuksen alueelta nousevista riskeistä.

---

<sup>14</sup> Nystén-Haarala kauppaoikeuden... yle.fi (2013b)



### 1.3 Oletukset ja rajaukset

Tutkimuksessa vertaillaan Suomen ja Venäjän liikennevakuutuslainsäädäntöä. Useamman kuin kahden maan lainsäädännön vertailu johtaisi liian laajaan tutkimukseen. Mikäli muiden maiden liikennevakuutuksista on mainintoja, ne on tuotu esille vain esimerkin omaisesti ja antamaan perspektiiviä tälle tutkimukselle. Tutkimuksessa keskitytään tarkastelemaan liikennevakuutuslainsäädäntöä korvauspiirin laajuuden ja kolarin osapuolille asetettujen toimintavelvoitteiden osalta. Ulkopuolelle jätetään tällöin esimerkiksi liikennevakuutusmaksuihin ja bonusjärjestelmiin sekä vakuuttamisvelvollisuuteen liittyviä asiakokonaisuuksia. Tämä rajaus johtaa siihen, että käytetystä aineistosta Suomen liikennevakuutusasetus ja Venäjän hallituksen asetus liikennevakuutustariffeista jää tarkastelun ulkopuolelle, sillä ne keskittyvät pääosin rajauksen ulkopuolelle jääviin aiheisiin.

Korvauspiirillä tarkoitetaan yhtäältä sitä, minkälaiset tapahtumat katsotaan korvattaviksi liikennevahingoiksi ja toisaalta, mitä asioita liikennevakuutuksesta voidaan korvata ja missä suuruudessa. Toimintavelvoitteet ovat laissa asetettuja pakollisia toimintaohjeita, joita on osoitettu esimerkiksi vakuutuksenottajalle, vahingon kärsineelle, mutta myös vakuutusyhtiöille ja viranomaisille. Tässä tutkimuksessa keskitytään tarkastelemaan vain kolarin osapuolille eli vakuutuksenottajille, ajoneuvojen kuljettajille, vahingon kärsineille sekä vahingon kärsineiden omaisille asetettuja velvoitteita. Vakuutusyhtiöille ja viranomaisille asetetut velvollisuudet jäävät tutkimuksen rajausten ulkopuolelle.

Vertailussa pysytellään pääosin lainsäädännön tasolla, jolloin ulkopuolelle jää esimerkiksi lainsäädännön toteutuminen käytännössä. Tämä on perustelu rajausta, koska suomalaisessa liikennevahinkokäsittelyssä on vuosikymmenten ajan kerääntynyt oikeustapauksia sekä Liikennevahinkolautakunnan antamia normeja ja soveltamisohjeita. Aineistoa kertyisi liiallisesti ottaen huomioon tämän tutkimuksen laajuus. Venäjällä puolestaan on paljon viranomaiskorruptiota eikä vakuutusyhtiöitäkään kohtaan ole kovin suurta kansalaisluottamusta. Vaatisi kokonaan toisen tutkimuksen, jotta voitaisiin tarkastella liikennevakuutuslain tosiasiallista tulkittamista ja noudattamista Venäjällä.

Liikennevahingon korvauspiiri aihealueena on hyvin monitahoinen, minkä vuoksi joitain yksittäisiä aihealueita jätetään tutkimuksen ulkopuolelle, vaikka ne sinänsä liittyisivätkin korvattavuuteen. Vakuutusyhtiölle asetetut viivästysseuraamukset jäävät tutkimuksen ulkopuolelle, koska tutkimuksen tarkoituksena on keskittyä tarkastelemaan välittömiä korvaukseen vaikuttavia tekijöitä. Viivästysseuraamukset tulevat kyseeseen vasta, kun korvausprosessi on jo edennyt pitkemmälle ja vakuutusyhtiö on ylittänyt sille asetetut määräajat. Ulkopuolelle jäävät myös muutoksenhausta annetut määräykset. Muutoksenhaku on oma erityinen prosessioikeuteen kuuluva aihealue, joka rajataan ulkopuolelle, koska se ei myöskään kuulu ajallisesti korvausprosessin alkupäähän.

## 1.4 Keskeiset käsitteet

*Liikennevakuutus.* Liikennevakuutuksella tarkoitetaan tässä tutkielmassa maalla liikkuvalla moottoriajoneuvolle otettavaa vakuutusta, jonka korvaus perustuu kunkin valtion lainsäädännössä asetettuihin rajoihin. Liikennevakuutus on lakisääteinen eli pakollinen vakuutus ja kussakin valtiossa on määritelty liikennevakuuttamattomuudesta aiheutuvia sanktioita. Liikennevakuutus on pääpiirteiltään vastuuvakuutus, joka korvaa vakuutetun ajoneuvon muille aiheuttamia vahinkoja. Tästä pääsäännöstä on myös poikkeuksia; esimerkiksi suomalainen liikennevakuutus korvaa myös vahingon aiheuttaneen kuljettajan henkilövahinkoja. Liikennevakuutus voi korvata lainsäädännöstä riippuen aiheutuneita omaisuus-, henkilö- ja/tai varallisuusvahinkoja.

*Vihreä kortti –järjestelmä.* Vihreä kortti on omasta vakuutusyhtiöstä saatava todistus moottoriajoneuvon liikennevakuutuksen voimassaolosta. Siirryttäessä Vihreä kortti –järjestelmään kuuluvasta maasta toiseen jäsenmaahan, voidaan vihreä kortti esittää rajalla, jolloin kyseiseen maahan ei tarvitse hankkia erillistä liikennevakuutusta. Tiettyjen maiden välillä on sovittu myös käytännöstä, jossa korttia ei tarvitse esittää, vaan tieto ajoneuvon kotimaasta riittää. Vihreä kortti –järjestelmään kuuluu tällä hetkellä 45 jäsenmaata.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Green Card System. [www.cobx.org](http://www.cobx.org) (2012b)

*Liikennevakuutuskeskus (LVK).* Liikennevakuutuskeskus on Suomessa toimivien vakuutusyhtiöiden yhdessä rahoittama elin, jonka yhtenä tehtävänä on toimia Suomen Vihreä kortti –toimistona. Liikennevakuutuskeskus koordinoi myös liikennevahingoista kerättäviä tilastoja ja tuottaa liikennevahinkoja koskevia tiedotteita ja kampanjoita.<sup>16</sup>

*Russian Association of Motor Insurers (RAMI) myös Российский союз автостраховщиков (PCA).* RAMI on toiminut Venäjän Vihreä kortti –toimistona vuodesta 2008. Yhdistys on perustettu jo vuonna 2002 ja sen aloitteesta Venäjä jätti hakemuksen Vihreä kortti –järjestelmään liittymisestä vuonna 2006. RAMI:n vastuualueeseen kuuluu Vihreä kortti –vahinkokäsittelyn lisäksi myös esimerkiksi vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen korvaaminen.<sup>17</sup>

*Council of Bureaux.* Kyseessä on keskuselin, joka hallinnoi Vihreä kortti –järjestelmää ja valvoo kansallisia toimistoja. Se ei tee käytännön korvausratkaisuja, mikä on puolestaan jätetty kansallisten toimistojen vastuulle. Council of Bureaux'n presidenttinä on toiminut vuodesta 2010 puolalainen Mariusz Wichtowski<sup>18</sup>.

*ETA-maa.* Euroopan talousalue eli ETA on perustettu 1994. Sen perustamisen tavoitteena oli ulottaa EY:n yhtenäismarkkinat koskemaan myös niitä Euroopan vapaakauppa-alueeseen kuuluvia maita, jotka eivät syystä tai toisesta halunneet liittyä Euroopan unioniin. ETA-maita ovat siis kaikki Euroopan unionin maat sekä tämän lisäksi Islanti, Norja sekä Liechtenstein. Sveitsi on mukana vain tarkkailijan asemassa.<sup>19</sup> Tässä tutkimuksessa ETA-maat ovat sikäli merkityksellisiä, että Vihreä kortti –sopimuksen mukaan ETA-maiden välisissä liikennevahingoissa voi vahingon kärsinyt valita korvaukset maksettavaksi oman maan lainsäädännön mukaan. Tästä aiheesta kerrotaan lisää kappaleessa 2.5.

*Regressi, regressioikeus.* Regressi- eli takaisinperintäoikeus tarkoittaa tässä tutkimuksessa esimerkiksi vakuutusyhtiölle lain tai sopimuksen mukaan syntyvää oikeutta periä vahingon kärsineelle maksettua vahingonkorvausta takaisin vastuulliselta taholta. Regressioikeus voi tämän tutkimuksen aihepiirin puitteissa syntyä vakuutusyhtiön lisäksi myös Vihreä kortti –toimistolle.

<sup>16</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 147–148.

<sup>17</sup> Zelenaja karta. [www.autoins.ru](http://www.autoins.ru) (2012b)

<sup>18</sup> Backround. [www.cobx.org](http://www.cobx.org) (2013a)

<sup>19</sup> Euroopan talousalue (ETA). <http://circa.europa.eu>

Vastuullisella osapuolella voidaan tarkoittaa vahingon aiheuttajaa, toista vakuutusyhtiötä tai toista Vihreä kortti –toimistoa riippuen siitä, kenellä on lain tai sopimuksen mukaan korvausvastuu vahingosta.

## 1.5 Tutkimusmenetelmät

Tämän tutkimuksen lähestymistapa on kvalitatiivinen. Tutkimuksen aineisto koostuu lakiteksteistä sekä kirjallisuudesta. Aineisto ei ole numeerista, vaan kvalitatiiviselle tutkimukselle tyypillistä tekstiaineistoa. Sitä ei ole valittu satunnaisotoksella, vaan tarkoituksenmukaisesti tutkimusongelmaa ajatellen. Lisäksi kvalitatiiviselle tutkimukselle tyypillisesti käsitelty tapaus tai tutkimusongelma on ainutlaatuinen, jolloin aineiston perusteella ei tehdä yleistyksiä.<sup>20</sup> Tutkimus on luonteeltaan kuvaileva siinä mielessä, että tarkoitus on nostaa esille ilmiön keskeisimpiä ja kiinnostavimpia piirteitä. Toisaalta tutkimuksessa on myös tarkoituksena selvittää vähän tunnettua aihetta, jolloin voidaan puhua kartoittavasta tutkimuksesta.<sup>21</sup>

Tutkimuksen tärkeimpänä aineistona ovat kahden maan lait, jolloin tutkimusmenetelmissä täytyy kääntyä myös oikeustieteen puoleen. Oikeustieteiden tieteenteorian kirjallisuudessa on sanottu oikeusvertailevasta tutkimuksesta muun muassa seuraavasti:

*- - oikeusvertailussa on kyse erilaisten oikeusjärjestelmien asettamisesta rinnakkain tarkastelun kohteeksi tiedonhankkimiseksi. - - Saatuja tuloksia voidaan käyttää hyväksi oikeudellisessa teorianmuodostuksessa, oikeudellisessa ratkaisutoiminnassa tai oikeuspolitiikassa ja lainsäädäntötoiminnassa. - - Riippumatta tulosten käytöstä kaikissa tapauksissa oikeusvertailu toimii tietoperustan laajentajana*<sup>22</sup>.

Tämän tutkimuksen kohdalla tietoperustan laajentaminen pitää paikkansa. Sen sijaan tämän tutkimuksen tuloksia ei ole tarkoitus käyttää niinkään yllä mainittuihin oikeustieteellisiin tarkoituksiin, vaan pikemminkin vakuutustieteen teoriapohjan kasvattamiseen. Toisaalta tutkimuksen tuloksilla on hyvin käytännönläheisiä käyttötarkoituksia, kuten tietoisuuden lisääminen autoilijoiden, suomalaisten vakuutusyhtiöiden sekä muiden tahojen keskuudessa siitä, mitä Venäjän Vihreä kortti –jäsenyys tarkoittaa käytännössä.

<sup>20</sup> Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2005, 155.

<sup>21</sup> Hirsjärvi ym. 2005, 129–130.

<sup>22</sup> Husa 1998, 13–14.

Vaikkei tutkimus olekaan puhtaasti oikeusvertaileva, se ei tarkoita ettei oikeusvertailevan tutkimuksen metodeille olisi paikkansa tässä tutkimuksessa. Oikeusvertailun praktisessa tutkimusotteessa pyritään tarkastelemaan vieraan oikeusjärjestyksen pintatasoa, esimerkiksi lakitekstejä. Tarkoitus ei ole löytää niinkään vastausta siihen, miksi jokin oikeuskysymys on toteutettu niin kuin se on toteutettu, vaan löytää vertailun avulla ratkaisu johonkin kotimaiseen oikeuskysymyseen. Näitä oikeuskysymyksiä voivat olla esimerkiksi oikeuspolitiikkaa, lainvalmistelua tai tuomioistuimen ratkaisutoimintaa koskevat kysymykset.<sup>23</sup> Voidaan todeta, että tämän tutkimuksen tutkimusote muistuttaa praktista oikeusvertailevaa tutkimusotetta osittain. Tutkimuksen tarkoitus on tarkastella vieraan oikeusjärjestelmän pintatasoa, lakia. Syy tarkasteluun ei kuitenkaan löydy siitä, että tutkimuksen tuloksilla voitaisiin löytää ratkaisu yllä mainittuihin kotimaisiin oikeusongelmiin. Sen sijaan tuloksista olisi apua Venäjän matkailuun liittyvään riskitietoisuuteen.

Oikeusvertailevan tutkimuksen teoreettisluonteisista metodologisista valinnoista yksi soveltuu tähän tutkimukseen. Funktionaalisessa oikeusvertailussa (ts. tehtävälöytävyydessä) pyritään siihen, että maiden oikeusjärjestyksestä löydetään ne kohdat, joissa on vastattu samaan oikeudelliseen ongelmaan. Tämä tarkoittaa sitä, että ratkaisu ei välttämättä löydy samannimisestä laista tai saman instituution alta.<sup>24</sup> Tässä tutkimuksessa on etsitty ne oikeusnormit, joissa ratkaistaan ongelma: "Tieliikenteestä johtuviin taloudellisiin ja henkilöriskeihin varaudutaan tässä maassa pakollisella liikennevakuutuksella; minkälainen tämä liikennevakuutus on?".

Oikeusvertailevan tutkimuksen teknisluonteiset metodologiset valinnat sopivat tähän tutkimukseen hyvin. Seuraavaksi esitellään tässä tutkimuksessa käytössä olleet metodologiat. Kun tarkastellaan sitä, missä laajuudessa oikeusjärjestelmiä vertaillaan, voidaan todeta tutkimuksen skaalan olevan mikroulottuvuus. Mikroulottuvuudelle on tyypillistä se, että tarkastellaan yksittäisiä oikeussääntöjä kokonaisten oikeusjärjestelmien sijaan. Tarkastelun kohteena on samaa asiaa, eli tässä tutkimuksessa liikennevakuutusta, säätelevät oikeussäännöt. Mikroulottuvuudessa tutkimuksen kohteena oleva ongelma on myös hyvin konkreettinen.<sup>25</sup>

Puhuttaessa aikaulottuvuudesta, oikeusvertaileva tutkimus voi olla joko pitkäaikainen tai poikittainen. Tämän tutkimuksen pääasiallinen fokus on poikittaisessa aikaulottuvuudessa. Tämä tarkoittaa sitä, että tarkastelussa on vallitseva nykyhetken tilanne. Poikittainen aikaulottuvuus on tyypil-

---

<sup>23</sup> Husa 1998, 34–35.

<sup>24</sup> Husa 1998, 69–71.

<sup>25</sup> Husa 1998, 60–61.

linen praktiselle tutkimusotteelle.<sup>26</sup> On huomautettava, että nykyhetken tilannetta tarkastellaan tässä tutkimuksessa siinä määrin, kun se on nopeasti muuttuvassa venäläisessä oikeusympäristössä mahdollista. Tästä pääasiallisesta fokuksista huolimatta tutkimuksessa avataan myös ikkuna menneeseen ja tulevaisuuteen. Oikeudelliseen ongelmaan valitun ratkaisun ymmärtämiseksi on hyvä tuntee myös siihen johtanut historiallinen kehitys. Samoin on jatkotutkimusideoita ajatellen hyvä katsoa, mitä tulevaisuuden suunnitelmia tutkimuksen kohteessa on meneillään.

Riippuen siitä, kuinka monta oikeusjärjestelmää on tutkimuksen kohteena, voi tutkimusmetodina olla joko bilateraallinen tai multilateraalinen ulottuvuus. Tutkimus käsittelee pelkästään kahden maan oikeusjärjestystä, jolloin sen lukumääräulottuvuutena on bilateraallinen ulottuvuus. Keskityminen vain kahteen oikeusjärjestelmään mahdollistaa syvemmän tason tarkastelun. Toisaalta bilateraalissa tutkimuksessa ei ole mahdollista muodostaa laajoja yleistyksiä.<sup>27</sup>

Oikeusjärjestysten diversiteettiulottuvuutena voi oikeusvertailevassa tutkimuksessa olla vertikaalinen tai horisontaalinen aspekti. Diversiteettiulottuvuus tarkoittaa sitä, ovatko vertailtavat oikeusjärjestykset samalla vai eri tasolla. Tasoina ovat *kansallinen, kansainvälinen ja ylikansallinen*. Jos tutkimuksen kohteena on oikeusjärjestyksiä vain yhdestä tasosta, on aspektina horisontaalinen ulottuvuus. Mikäli jokin oikeusjärjestyksistä on toiselta tasolta kuin muut, aspektina on vertikaalinen ulottuvuus.<sup>28</sup> Tämän tutkimuksen osalta voidaan todeta pääasiallisen ulottuvuuden olevan horisontaalinen, sillä tarkastelun kohteena on kaksi kansallisen tason lakia. Toisaalta näiden kahden kansallisen lain taustalla vaikuttaa myös kansainvälisen tason sopimus (Vihreä kortti), jonka molemmat maat ovat ratifioineet. Tämä tuo tutkimukseen mukaan myös vertikaalista ulottuvuutta.

Oikeusvertailevassa tutkimuksessa voidaan erottaa myös kulttuurinen ulottuvuus. Se voi olla joko kulttuurien välistä tai kulttuuripiirin sisäistä. Ratkaisevaa on se, minkälaisiin oikeuskulttuureihin maat kuuluvat. Tässä tutkimuksessa tarkastelun kohteena olevat maat kuuluvat eri oikeuskulttuureihin, jolloin käytössä on kulttuurien välinen ulottuvuus. Kulttuurien välisessä tutkimuksessa voi olla haasteena aineiston saatavuus ja ymmärrettävyys, joista kerrotaan jäljempänä kappaleessa 3.4.<sup>29</sup>

---

<sup>26</sup> Husa 1998, 62–63.

<sup>27</sup> Husa 1998, 64.

<sup>28</sup> Husa 1998, 65–66.

<sup>29</sup> Husa 1998, 67.

## 1.6 Tutkimuksen kulku

Tutkimuksen kulku alkoi aihepiirin valinnasta. Aluksi aihepiirinä oli liikennevakuutus kansainvälisesti ja liikennevahinkojen korvaaminen, kun vahinko sattuu muussa maassa kuin ajoneuvon kotimaassa. Mielenkiinnon kohteena oleva alue oli Vihreä kortti –sopimukseen kuuluvat maat. Aihe täsmentyi pian koskemaan erityisesti Suomen ja Venäjän liikennevakuutuslainsäädäntöä, kun kävi ilmi, että Venäjä oli liittynyt Vihreä kortti –sopimukseen hiljattain (2009). Venäjä ei ollut helpoin mahdollinen jäsenmaa valittavaksi, sillä tiedon saatavuus ja luotettavuus arveluttiivat.

Tämän jälkeen hankittiin tarkasteltavaksi Venäjän liikennevakuutukseen liittyvät lakitekstit (liikennevakuutuslaki sekä hallituksen asetus liikennevakuutustariffeista). Liikennevakuutuslaki oli saatavilla sekä alkuperäiskielellä että englanniksi. Venäläisiin lakiteksteihin perehtymällä tutkimuksen rajaukset kävivät selkeiksi. Liikennevakuutuksen vertailu kohdistui nyt liikennevakuutuksen korvauspiiriin sekä kolarin osapuolten toimintavelvoitteisiin. Tämän jälkeen molempien maiden lakitekstejä luettiin useita kertoja läpi. Jokaisella lukukerralla lakiteksteistä poimittiin kohtia, jotka kuuluivat näihin kahteen osa-alueeseen.

Kun uusia osa-alueisiin sopivia kohtia ei enää löytynyt eli ns. saturaatiopiste oli saavutettu, alkoi lainkohtien analysointi ja jaottelu ryhmiin. Lainkohtia ryhmiteltiin sen mukaan olivatko ne samankaltaisia vai toisistaan eroavia. Samankaltaisuuden vaatimus oli hyvin löyhä, sillä muutoin kaikki lainkohdat olisivat sanamuotojen ja erikielisyyden vuoksi eronneet toisistaan. Tämän lisäksi lainkohtia jaettiin kuuluvaksi joko korvauspiiriin tai toimintavelvoitteisiin. Näillä kahdella ryhmittelyperusteella saatiin aikaan 4 erilaista ryhmää; korvauspiirin samankaltaisuudet, korvauspiirin erot, toimintavelvoitteiden samankaltaisuudet sekä toimintavelvoitteiden erot.

Tämän jälkeen tulkintavaikeuksia tai muutoin hankalia lainkohtia varten hankittiin venäläistä liikennevakuutusta koskevaa oikeuskirjallisuutta, jonka avulla näistä lainkohdista muodostettiin käsitys. Myös suomalaisen liikennevakuutuslain kohdalla tukeuduttiin muihin kuin lakilähteisiin, esimerkiksi liikennevakuutuslain asiantuntijaa konsultoimalla löydettiin ratkaisuja askarruttaviin kysymyksiin. Empiriassa korvauspiiriä jaoteltiin vielä edelleen kahteen alaryhmään; vastuuperiaatteisiin ja rajoituksiin, jotta laajaa aihealuetta saataisiin helpompilukuiseksi. Tässä vaiheessa empirian kappalejaottelu selkeytyi ja jäljelle jäivät aikaisemmasta neljästä ryhmästä ainoastaan

aihepiiriin (korvauspiiri ja toimintavelvoitteet) liittyvät ryhmät. Näiden pääkappaleiden sisällä käytiin läpi lainsäädäntöjen samankaltaisuudet kaikkine aste-eroineen sekä esille nousseet eroavaisuudet.

Analysointivaiheessa aineistosta alkoi nousta esille merkittävimmät erot, jotka maiden välillä vallitsi. Tässä vaiheessa tutkimusta tehtiin myös päätös siitä, että tutkimuksen keskeisimmiksi tuloksiksi nostettaisiin nimenomaan lainsäädäntöjen eroja eikä oikeastaan lainkaan samankaltaisuuksia. Aineiston analysoinnin sivutuotteena oli Venäjän liikennevakuutuslainsäädännön ja -järjestelmän tilanteen kartoittaminen siten, että tutkimuksen yhteenvetokappaleeseen voitiin tarjota katsaus tulevaisuudennäkymiin; minkälaisia kehityssuuntia Venäjän liikennevakuutusjärjestelmässä on meneillään.

## **2 LIIKENNEVAKUUTUKSEN YMPÄRISTÖ VENÄJÄLLÄ**

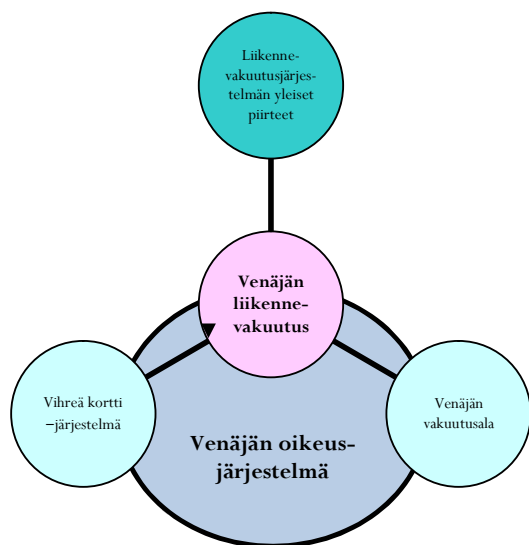
Tässä pääkappaleessa keskitytään valaisemaan sitä ympäristöä, missä Venäjän liikennevakuutusjärjestelmä on kehittynyt, ja mitkä tekijät vaikuttavat siihen tällä hetkellä. Tutustuminen lähihistoriaan on hyödyllinen tapa tarkastella ilmiötä, ja sen merkitys korostuu tässä tutkimuksessa, sillä Venäjän liikennevakuutus on kehittynyt nykyiselleen hyvin nopealla aikajänteellä. Järjestelmä ei ole myöskään vielä vakiintunut, joten tämän hetken kuvaus nykytilanteesta vanhenee nopeasti. Tulevaisuuden näkymiä puolestaan kartoitetaan kappaleessa 5.

### **2.1 Teoreettinen viitekehys**

Venäjän, kuten Suomenkaan, liikennevakuutuslaki ei ole kehittynyt tyhjiössä, vaan niiden kehittymiseen on voimakkaasti vaikuttaneet erilaiset ympäristön tekijät. Kuten Kuviosta 1 voidaan huomata, vertailun pohjana käytetty teoria koostuu kolmesta päävaikuttajasta sekä yhdestä taustavaikuttajasta. Ensinnäkin Venäjän liikennevakuutuslaki pohjautuu jo vuosisadan ajan kehittyneisiin yleisiin liikennevakuutusjärjestelmän piirteisiin. Kun lainsäädäntöä on alettu Neuvostoliiton romahtamisen jälkeen kehittämään, venäläiset lainsäätäjät eivät ole olleet luomassa täysin uutta, vaan heillä on ollut mahdollisuus tarkastella muilla mailla käytössä olevia ratkaisuja. He



ovat valinneet liikennevakuutuksessa käytettäväksi mielestään parhaiten soveltuvat periaatteet.



KUVIO 1 Venäjän liikennevakuutuslainsäädäntöön vaikuttavat tekijät

Venäläinen liikennevakuutus ei olisi voinut syntyä ilman Venäjän vakuutusosalalla tapahtunutta nopeaa kehittymistä. Venäjän vakuutusalan toimijoihin kohdistuvat säännöt ja valvonta edesauttavat liikennevakuutusjärjestelmän toimimista halutulla tavalla. Mutta myös vakuutusalan toimijat vaikuttavat suoraan liikennevakuutusjärjestelmään, koska ne soveltavat ja tulkitsevat lakeja päivittäisessä toiminnassaan ja luovat näin maahan korvauskäytäntöä. Tällöin on tärkeää tarkastella, minkälaisia vakuutusalan toimijat ovat ja minkälainen niiden toimintaympäristö on. Toisaalta on myös hyvä tietää, miten tähän tilanteeseen on tultu noin 20 vuoden kehityskaaren aikana.

Kolmesta päävaikuttajasta viimeaikaisin on Vihreä kortti -järjestelmä ja sen tuomat muutokset venäläiseen liikennevakuutuslainsäädäntöön. Jäsenmaille on olemassa yhtenäiset puitesäännöt (Internal Regulations), joiden noudattamista keskusorganisaatio (Council of Bureaux) valvoo. Sopimukseen liittymisen myötä Venäjä on muokannut kansallista lainsäädäntöä siten, että se vastaa järjestelmän vaatimuksia vastavuoroisista korvauksista. Lainsäädännön lisäksi kansainvälinen sopimus velvoittaa järjestämään myös käytännön korvaustoiminnan siten, että ulkomaisella autoilijalla on mahdollisuus hakea korvausta tai muutoin asioida Venäjällä sattuneen liikenneva-

hingin vuoksi. Tätä varten on myös Vihreä kortti –toimiston, RAMI:n, toimintaa kehitetty vastaamaan ratifioitujen sopimuksen sääntöjä.

Venäläisen liikennevakuutuksen muodostumiseen, Venäjän vakuutusalaan sekä siihen että Venäjä on liittynyt osaksi kansainvälistä Vihreä kortti –järjestelmää on taustalla vaikuttanut se, millainen Venäjän Federaation oikeusjärjestelmä on. Kappaleessa 2.3 tarkastellaan, millainen Venäjän oikeusjärjestelmä on pääpiirteiltään. Tarkasteluun otetaan Venäjän oikeusperhejaottelu, valtakansakopieriaate, lainsäädännön hierarkia sekä tuomioistuinten rooli.

## 2.2 Liikennevakuutusjärjestelmän yleiset piirteet

Miksi pakollinen liikennevakuutus tulisi turvata maahan lainsäädännöllä? Mitkä ovat pakollisen liikennevakuutuksen hyödyt, kun niitä punnitaan autoilijoille asetettua taloudellista räsitusaa vastaan? Tässä kappaleessa etsitään vastauksia näihin kysymyksiin sekä kartoitetaan liikennevakuutusjärjestelmälle sekä liikennevakuutukselle tyypillisiä piirteitä. Jokaisen liikennevakuutuksen lainsäädäntöönään implemētōivan maan on täytynyt käsitellä näitä piirteitä ja valita parhaaksi katsomansa sovellettavaksi omassa liikennevakuutusjärjestelmässään. Kappaleessa tarkastellaan liikennevakuutusjärjestelmän kantavia rakenteita, joista lainsäädäntö on vain yksi, joskin merkittävä, osa.

Miksi liikennevakuutuksen tulisi olla pakollinen eikä perustua vapaaehtoisuuteen? Ensinnäkin liikennevahingot aiheuttavat maille vuosittain suuria taloudellisia tappioita ja ihmisten henkeen ja terveyteen kohdistuvia menetyksiä. Joidenkin arvioiden mukaan kulut olisivat 1-2 % maan bruttokansantuotteesta. Tämän lisäksi liikenteessä kuolee vuosittain maailmanlaajuisesti n. 1,2 miljoonaa ihmistä ja 20–50 miljoonaa vammautuu.<sup>30</sup> Maan kehittyessä, sen tieliikenne kasvaa ja vahinkojen määrä luonnollisesti lisääntyy. Pakollinen liikennevakuutus auttaa yhteiskuntaa rahoittamaan ja myös vähentämään tieliikenteestä johtuvia riskejä. Useissa maissa liikennevakuutusyhtiöt osallistuvat lisäksi valistustoimintaan ja näin ollen lisäävät turvallista ajokäyttäytymistä, parantavat tieverkoston kuntoa ja vaikuttavat jopa ajoneuvojen turvallisuuden kehittymiseen.<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> Gönülal 2009, 1–3.

<sup>31</sup> Gönülal 2009, 211.

Liikennevakuutuksen tehtävä on tasata tieliikenteestä aiheutuvia riskejä yksittäisiltä vahingon aiheuttajilta kaikille moottoriajoneuvon käyttäjille. Samalla suuria vahinkomenoja tasataan maksettavaksi liikennevakuutusmaksuilla tasaisin väliajoin. Lakisääteisellä liikennevakuutuksella varmistetaan, että vahingon kärsineellä on realistinen mahdollisuus saada korvausta, kun vastuullisena tahona on liikennevakuuttaja (valtio tai yritys) eikä yksittäinen vahingon aiheuttaja. Vielä laajemmassa mittakaavassa voidaan ajatella, että maiden rajojen yli tapahtuvalla kansallisten liikennevakuutusjärjestelmien yhteistyöllä voidaan turvata vapaan kaupan ja liikkumisen periaatetta. Tällaisesta yhteistyöstä on hyvänä esimerkkinä Vihreä kortti -järjestelmä, josta kerrotaan tarkemmin kappaleessa 2.4. Tällainen yhteistyö vaatii kuitenkin maiden liikennevakuutusjärjestelmiltä paljon, jotta vastuita voidaan kantaa myös oman maan rajojen ulkopuolella sattuneista vahingoista.

Lakisääteinen liikennevakuutus voidaan ulottaa koskemaan pelkästään liikenteessä aiheutuneita henkilövahinkoja tai sekä henkilö- että omaisuusvahinkoja. Joissain järjestelmissä myös tietyt varallisuusvahingot tulevat korvauksen piiriin. Esimerkiksi kaikissa Euroopan maissa pakollinen liikennevakuutus koskee sekä henkilö- että omaisuusvahinkoja. Muun muassa Australia, Kiina ja Japani ovat säättäneet pakolliseen liikennevakuutukseen kuuluvaksi ainoastaan henkilövahingot.<sup>32</sup>

Liikennevakuutusjärjestelmää rakennettaessa on ratkaistava kysymys siitä, minkä tahon tehtäväksi liikennevakuutuksen myöntäminen ja korvausten maksaminen annetaan. Yksi vaihtoehto on antaa järjestelmä kokonaan valtion hoidettavaksi. Näin on tehty muun muassa Costa Ricassa ja muutamassa Kanadan provinssissa. Tavallisempi ratkaisu on kuitenkin se, että liikennevakuutus annetaan yksityisten yritysten hoidettavaksi ja valtion roolia rajoitetaan vain valvontaan. Myös vakuutusyrityksen yhtiömuotoa voidaan rajoittaa tavoitteena varmistaa järjestelmän vakaus. Näin ollen joissain maissa, kuten esimerkiksi Ranskassa ja Ruotsissa, liikennevakuutuksia saavat myydä vain vakuutusyritykset, jotka ovat osakeyhtiöitä tai keskinäisiä yhtiöitä. Samasta syystä liikennevakuutuksia tarjoavalle yritykselle asetetaan usein myös tiukempia vaatimuksia vakavaraisuuden suhteen kuin muita vakuutuslajeja myyville yrityksille.<sup>33</sup>

<sup>32</sup> Motor Insurance Working Group 2010, 27.

<sup>33</sup> Motor Insurance Working Group 2010, 36–37.

Yksi liikennevakuutusjärjestelmää koskevista kysymyksistä on poliisiviranomaiselle annettu rooli ja sen merkitys liikennevakuutuksen korvausprosessissa. Merkitys voi vaihdella hyvin laajoista valtuuksista vain avustavaan rooliin. Poliisilla on laaja rooli silloin, kun laissa vaaditaan aina poliisin läsnäoloa vahinkopaikalla. Samoin rooli on laaja, mikäli poliisi tekee vakuutusyhtiöitä sitovan ratkaisun kolarin osapuolten syyllisyysjaosta.<sup>34</sup> Tällainen laaja rooli ei ole ideaali, sillä se lisää järjestelmän byrokraattisuutta. Maissa, joissa ongelmana on viranomaiskorruptio, liian laaja rooli voi estää liikennevakuutusjärjestelmän toimivuuden.

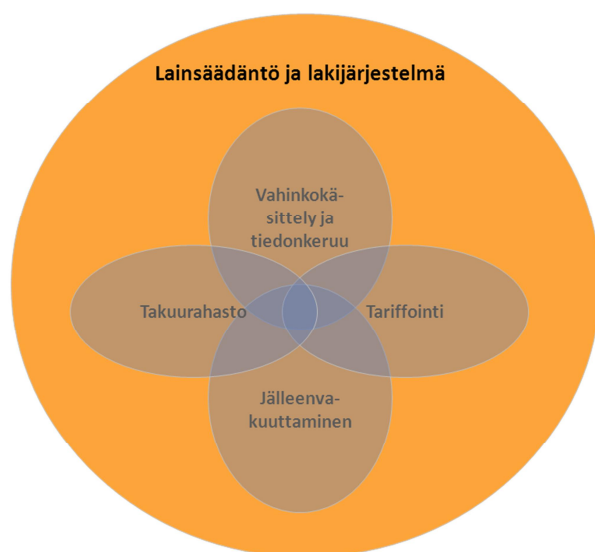
### **2.2.1 Liikennevakuutusjärjestelmän rakenne**

Liikennevakuutusjärjestelmä on monimutkainen verkosto, jolloin kahta samanlaista tuskin löytyy. Liikennevakuutusjärjestelmästä on kuitenkin löydettävissä tiettyjä osa-alueita, jotka maan on täytynyt suunnitella, jotta järjestelmä olisi rakentunut toimivaksi. Yhden tai useamman osa-alueen puuttuessa kokonaan järjestelmä ei voi täyttää sille asetettua tehtävää. Serap O. Gönülal nostaa kirjassaan esille viisi tärkeintä liikennevakuutusjärjestelmän osa-alueista. Hän ei kuitenkaan aseta niitä mihinkään tärkeysjärjestykseen. Tämän tutkimuksen kirjoittajan näkökulmasta muiden osa-alueiden taustalla vaikuttaa lainsäädäntö ja lakijärjestelmä, joka on myös lähtökohdana liikennevakuutusjärjestelmälle. Kuten kuviosta 2 voidaan havaita tätä lainsäädännön taustaa vasten nojaavat neljä muuta osa-aluetta: tariffien laskuperusteet, takuurahasto, vahinkokäsittely ja tiedonkeruu sekä jälleenvakuuttaminen.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Disçi 2009b, 116–117.

<sup>35</sup> Gönülal 2009, 5.



KUVIO 2 Liikennevakuutusjärjestelmän osatekijät

Liikennevakuutusjärjestelmän monipuolisena tukipylväänä toimii keskitetty tietovarasto, johon vakuutusyhtiöt toimittavat tietoa vakuutetuista sekä vahingoista. Tietovaraston yksi tärkeimmistä tarkoituksista on kontrolloida liikenteessä käytettyjen ajoneuvojen liikennevakuuttamista. Vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamat vahingot aiheuttavat vakuutusosalalle vakuutustulon menetyksiä.<sup>36</sup> Koska valtaosassa maita nämä vahingot korvataan poolista, joka rahoitetaan liikennevakuutusmaksun päälle tulevalla osuudella, loppukustannus siirtyy lakia noudattaville autoilijoille. Kokonaisuutena koko yhteiskunta kärsii liikennevakuuttamattomista ajoneuvoista liikenteessä. Keskeisin tietovaraston käyttäjistä onkin poliisiviranomainen, joka pystyy ajantasaisen tietovaraston avulla varmistamaan liikenteessä olevien ajoneuvojen liikennevakuutustietoja ja poistamaan vakuuttamattomat ajoneuvot liikenteestä.<sup>37</sup>

Tietovaraston avulla voidaan myös ehkäistä vakuutuspetoksia<sup>38</sup>. Vakuutusyhtiöt voivat varmistaa tietovarastosta, onko korvauksenhakija ilmoittanut muille yhtiöille samasta liikennevahingosta tavoitteena hakea tuplakorvausta ja toisaalta ylipäänsä tarkistaa korvauksenhakijan vahinkofrekvenssiä, joka voi antaa viitettä petosten tehtailuun. Maissa, joissa liikennevakuutustariffit ovat vapaasti määrittävissä, vakuutusyhtiöt saavat tietovarastosta arvokasta tietoa hinnoittelua varten.

<sup>36</sup> Disçi 2009a, 97.

<sup>37</sup> Disçi 2009a, 98.

<sup>38</sup> Disçi 2009a, 98.

Mikäli liikennevakuutuksen tariffeista määrää valtio, voi vastuussa oleva virasto käyttää tietovarastoa samaan tarkoitukseen.<sup>39</sup>

Tietovarasto auttaa lisäksi yhtenäistämään liikennevakuutusalan käytäntöjä. Erityisesti korvausprosessin yhdenmukaisuus lisää liikennevakuutusjärjestelmän läpinäkyvyyttä ja luotettavuutta. Myös vakuutusvalvontaviranomaiset voivat hyödyntää tietovarastoa. Ja tietovarastosta hyötyvät myös kansalaiset, jotka voivat saada tietoa esimerkiksi siitä, mikä on vahingon aiheuttajan liikennevakuutusyhtiö tai onko aiheuttajan ajoneuvoa ylipäänsä vakuutettu. Suunniteltaessa sitä, mitä tietoja kansalaiselle voidaan tietovarastosta tarjota, täytyy toki ottaa huomioon tietovarastoon tallennettujen henkilöiden tietosuoja.<sup>40</sup>

Liikennevakuutusjärjestelmän toisena tukipylväänä ovat vakuutustariffit. Ne voivat olla valtion säätelemiä kokonaan tai osittain. Esimerkiksi Euroopan Unionin alueella vakuutusyhtiöt ovat vapaita määräämään tariffinnsa ilman, että niitä täytyisi etukäteen hyväksyttää viranomaistaholta.<sup>41</sup> Venäjällä puolestaan on katsottu liikennevakuutustoiminnan olevan sen verran merkittävämaan talouteen vaikuttava tekijä, että liikennevakuutustariffit on haluttu pitää valtion sääteleminä.<sup>42</sup> Tariffeja laskevasta tahosta riippumatta, niiden laskemiseen on syytä nähdä vaivaa, jotta liikennevakuutustuote ei jäisi tappiolliseksi, ja järjestelmää olisi järkevää ylläpitää.

Vakuutuksen hintaa määriteltäessä pyritään aluksi segmentoimaan riskiä. On havaittu, että liikennevahinkoriskiin vaikuttavat muun muassa kuljettajan sukupuoli, asuinpaikka, ikä, ajoneuvon tyyppi ja käyttötarkoitus ja kuljettajan vahinkohistoria sekä ammatti.<sup>43</sup> On kuitenkin toinen asia, mitä tekijöitä hinnoittelun perustana saa muun lainsäädännön perusteella käyttää. Esimerkiksi vakuutetun sukupuolen vaikutuksesta hinnoitteluun on tullut EU:n tuomioistuimelta päätös, missä sukupuolen käyttö vakuutusten hinnoittelussa kielletään, koska se on ristiriidassa tasa-arvoperiaatteet kanssa.<sup>44</sup> Segmentointitietojen luotettavuus ja saatavuus riippuu siitä, kuinka laajalti tietoja on kerätty. Tästä aiheesta kerrottiin aiemmassa kappaleessa tietovaraston yhteydessä.

---

<sup>39</sup> Dişi 2009a, 99.

<sup>40</sup> Dişi 2009a, 99.

<sup>41</sup> Motor Insurance Working Group 2010, 37.

<sup>42</sup> Grudtsyna & Spektor 2009, 100.

<sup>43</sup> Chemillier-Gendreau 2009, 31.

<sup>44</sup> EU:n tuomioistuin: Sukupuoli... [www.taloussanomat.fi](http://www.taloussanomat.fi)

Tariffin määrittämisessä on seuraavaksi tutkittava toteutunutta korvauksenmaksuhistoriaa. Tarkastelussa on kuitenkin otettava huomioon inflaatio niillä osa-alueilla, jotka liittyvät olennaisesti liikennevahinkojen korvaamiseen. Inflaatio otetaan huomioon muun muassa ajoneuvojen hankintahintojen ja korjaamisen osalta, henkilövahinkoon liittyvien kustannusten osalta, palkkatason osalta sekä tuomioistuinten päätösten osalta. Viimeksi mainitussa osa-alueessa tarkoitetaan sitä, miten oikeudessa haetut korvaukset on tuomittu maksuun ja onko siinä tapahtunut ajan kuluessa muutosta.<sup>45</sup>

Jos liikennevakuutusten tariffit tulevat vakuutusyhtiöille annettuina, saattaa järjestelmässä aiheutua ongelmia. Mikäli tariffeja ei päivitetä riittävän usein, ne eivät ota huomioon inflaatiota tai lisääntynyttä vahinkofrekvenssiä. Tämä voi johtaa siihen, että vakuutusyhtiöt hidastavat tarkoituksella vahingon korvausprosessia, saadakseen maksuaikaa korvauksille, joita perityt vakuutusmaksut eivät riitä kattamaan. Tämä taas vähentää liikennevakuutusjärjestelmän uskottavuutta. Vakuutusyhtiöt saattavat myös nostaa muiden vakuutusten hintoja, paikatakseen liikennevakuutuksen tappioita. Ylihinta puolestaan vähentää muiden vakuutusten menekkiä.<sup>46</sup>

Hyvän liikennevakuutusjärjestelmän kolmantena tukipylväänä on takuurahasto, jonka tehtäviin kuuluu taata korvaus vahinkoa kärsineelle tilanteissa, joissa vakuutusyhtiö on kykenemätön maksamaan korvausta, liikennevahingon aiheuttaja on vakuuttamaton ajoneuvo, liikennevahingon aiheuttaja ei ole tiedossa tai aiheuttajana on varastettu ajoneuvo<sup>47</sup>. Takuurahasto on yleensä voittoa tavoittelematon organisaatio, joka toimii valtion vakuutusvalvontaviranomaisen alaisuudessa<sup>48</sup>. Rahoitus tapahtuu keräämällä maassa liiketoimintaa harjoittavilta vakuutusyhtiöiltä jäsenmaksuja, jotka vakuutusyhtiöt yleensä siirtävät edelleen vakuutusten hintoihin ja kuluttajien maksettavaksi<sup>49</sup>. Jotta rahoituspohja olisi riittävä, takuurahaston jäsenyys ei voi olla vakuutusyhtiöille vapaaehtoista.

Vakuutusvalvontaviranomaisen tehtävänä on valvoa ja ennalta puuttua, etteivät vakuutusyhtiöt menisi konkurssiin tai niiden vakavaraisuus horjuisi liiaksi. Mutta mikäli näin pääsee valvonnasta huolimatta käymään, liikennevahingon kärsineet voivat saada korvauksia takuurahastosta. Tilanteessa, jossa liikennevahingon aiheuttanut osapuoli on paennut kolaripaikalta, takuurahas-

<sup>45</sup> Chemillier-Gendreau 2009, 32–33.

<sup>46</sup> Chemillier-Gendreau & Gönülal 2009, 167.

<sup>47</sup> Disçi & Gönülal 2009, 79.

<sup>48</sup> Disçi & Gönülal 2009, 81.

<sup>49</sup> Disçi & Gönülal 2009, 83.

tosta voi saada korvausta tyypillisesti vain aiheutuneista henkilövahingoista. Suomessa tuntemattoman osapuolen aiheuttamasta vahingosta korvataan pääsääntöisesti vain henkilövahinkoja, joita voi hakea takuurahastona toimivasta Liikennevakuutuskeskuksesta.<sup>50</sup> Liikennevakuuttamisvelvollisuuden piirissä oleva ajoneuvo voi olla vakuuttamaton useasta eri syystä. Näin voi olla johtuen siitä, että liikennevakuutusta ei ole koskaan otettu tai kun vakuutuksen voimassaoloaika on umpeutunut, mutta myös silloin, kun vakuutus on päättynyt sopimusrikkomukseen<sup>51</sup>. Takuurahasto maksaa vahingon kärsineelle korvauksen, mutta yleensä tällöin se voi periä takaisin vakuuttamisvelvollisuutta rikkoneelta taholta vakuutusmaksuja, maksettuja korvauksia sekä sakonluonteisia maksuja<sup>52</sup>.

Kun varastetulla ajoneuvolla aiheutetaan liikennevahinko, katsotaan pääsääntöisesti, että ajoneuvon lailliselle omistajalle tai haltijalle ei synny korvausvastuuta, jolloin myöskään ajoneuvon liikennevakuuttaneelle vakuutusyhtiölle ei muodostu korvausvastuuta. Myös tällöin takuurahasto muodostaa turvaverkon ja korvaa aiheutetut kolmannen osapuolen vahingot.<sup>53</sup> Vahingon kärsineiden kannalta takuurahasto olisi tarpeellisin juuri kehittyvissä maissa, joissa vakuuttamattomien tai kolaripaikalta karkaavien ajoneuvojen aiheuttamat vahingot ovat suurempia kuin teollisuusmaissa. Erot selittyvät puutteellisella valvonnalla ja heikolla viranomais toiminnalla. Kokonaisuuden kannalta takuurahasto toimii huonoiten juuri kehittyvissä maissa.<sup>54</sup>

Toimivassa liikennevakuutusjärjestelmässä vakuutusyhtiöt käyttävät liikennevakuutusjärjestelmän neljättä tukipylvästä eli jälleenvakuuttamista riskinsiirtokeinona suurien tai usein toteutuvien riskien varalle. Suunniteltaessa jälleenvakuutusratkaisuja on otettava huomioon vakuutusyhtiön vakavaraisuusaste sekä liikennevakuutuksen korvauspiirin laajuus.<sup>55</sup> Liikennevakuutusyhtiöllä on perustilanteessa vastuu korvata maan lainsäädännön määrittelemä minimi liikennevahingon kärsineille. Sen tason määrittely on kohtuullisen suoraviivaista. Sen sijaan liikennevakuutusyhtiöt ovat usein vastuussa maiden välisten sopimusten kautta myös niistä vahingoista, joita sopimuskumppanimaihin suuntaavat kansalaiset aiheuttavat. Varsinkin maissa, joissa korvauspiirit eroavat merkittävästi toisistaan, voi vakuutusyhtiöille syntyä yllättävän suuria korvausvastuita. Tämän lisäksi ulkomailla autoilevien riski liikennevahinkoihin kasvaa, koska kuljettajat ajavat

<sup>50</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 151.

<sup>51</sup> Disçi & Gönülal 2009, 84.

<sup>52</sup> Disçi & Gönülal 2009, 84; Eskuri & Mikkonen 2009, 155.

<sup>53</sup> Disçi & Gönülal 2009, 84.

<sup>54</sup> Disçi & Gönülal 2009, 81.

<sup>55</sup> Allen 2009, 127.



itselleen vieraassa ympäristössä eivätkä aina tunne liikennesääntöjä tai ajokulttuuria riittävän hyvin. Koska tällaisia riskejä on hankala ennustaa tai varautua niihin vakuutusmaksujen kautta, vakuutusyhtiöt turvautuvat jälleenvakuutuksiin.<sup>56</sup> Jälleenvakuuttaminen on yksi merkittävä keino hallita vakuutusyhtiöiden vakavaraisuutta ja näin ollen koko liikennevakuutusjärjestelmän kestävyyttä.

### 2.2.2 Vastuuperiaatteet ja rajoitukset

Liikennevakuutusjärjestelmää rakennettaessa on päätettävä liikennevakuutuksen korvausvastuun muodostumisesta sekä sen rajoittumisesta. Liikennevakuutuksen voidaan sanoa olevan pääasias-  
sa vastuuvakuutus, jolloin on tärkeä määritellä millä mekanismilla liikennevakuutusyhtiön vas-  
tuu määräytyy. Toisaalta tämän perusperiaatteen lisäksi on pystyttävä rajoittamaan vastuuta eri-  
laisissa vahinkotilanteissa, jotta liikennevakuutus ei kasvaisi kaikkea mahdollista korvaavaksi  
yleisvastuuvakuutukseksi. Vastuun rajoitukset ovat tärkeitä myös siitä syystä, että niillä ehkäis-  
tään moraalista riskiä.

Liikennevakuutukseen liittyy vahvasti objektiivisen eli ankaran vastuun periaate. Ankaralla vas-  
tuulla tarkoitetaan sitä, että vahingonkorvauksen maksamisessa ei oteta huomioon vahingon ai-  
heuttajan tuottamusta, vaan korvaus maksetaan pelkästään sillä perusteella, että vahingon aiheut-  
taja on suorittanut vaaralliseksi katsottavaa toimintaa.<sup>57</sup> Tällä tarkoitetaan liikennevakuutuksessa  
sitä, että vahinko korvataan liikenteeseen käyttämisen perusteella eikä korvattavuuden syntymi-  
seksi vaadita sitä, että ajoneuvon kuljettaja on aiheuttanut vahingon tuottamuksella. Ankaran  
vastuun periaatteen mukaan ottaminen liikennevakuutusjärjestelmään katsotaan olevan merkki  
järjestelmän kehittymisestä ja luonnollisesti paremmasta liikennevakuutusturvasta yhteiskunnas-  
sa.<sup>58</sup>

Liikennevakuutusjärjestelmä voi rakentua myös siten, että henkilövahinkojen kohdalla sovelle-  
taan ankaran vastuun periaatetta ja omaisuusvahingoissa puolestaan edellytetään tuottamuksellis-  
ta aiheuttamista<sup>59</sup>. Toisaalta ankaran vastuun ja tuottamuksellisuuden jako voi tapahtua vahingon  
kärsineen ominaisuuden perusteella. Esimerkiksi Suomen liikennevakuutusjärjestelmässä korva-

<sup>56</sup> Allen 2009, 128.

<sup>57</sup> Hemmo 2002, 76.

<sup>58</sup> Motor Insurance Working Group 2010, 31.

<sup>59</sup> Motor Insurance Working Group 2010, 31.

us suoritetaan ankan vastuun periaatteen mukaisesti henkilövahingoista. Omaisuusvahingoista korvaus suoritetaan ankan vastuun periaatteen mukaisesti kaikille muille osallisille paitsi moottoriajoneuvoille.<sup>60</sup> Tällainen järjestelmä suojaa liikenteen heikompia osapuolia: jalankulkijoita, polkupyöräilijöitä tai liikenteeseen osallistumattomia tahoja.

Ankan vastuun lisäksi liikennevakuutusjärjestelmään liittyy kysymys siitä, miltä vakuutusyhtiöltä vahingon kärsinyt voi hakea korvausta. Kysymyksellä on merkitystä silloin, kun liikennevahinko on tapahtunut kahden liikennevakuutetun moottoriajoneuvon välillä. Yksi ratkaisu on, että vahingon kärsinyt voi hakea korvausta vain vahingon aiheuttaneen moottoriajoneuvon vakuutusyhtiöltä. Suoran korvauksen ratkaisu puolestaan mahdollistaa sen, että vahingon kärsinyt voi halutessaan hakea korvausta suoraan myös oman ajoneuvon vakuutusyhtiöltä. Tällainen järjestelmä vaatii kohdemaalta vakaata vakuutusala ja vakuutusyhtiöiden välisiä regressisopimuksia.<sup>61</sup> Suomen järjestelmässä henkilövahingoista voi hakea korvausta myös omalta liikennevakuutusyhtiöltä, kun taas omaisuusvahingoissa voi korvausta hakea vain aiheuttaneen ajoneuvon liikennevakuutusyhtiöltä.

Suoran korvausjärjestelmän edut tulevat esiin erityisesti silloin, kun liikenteessä tapahtuu useita osapuolia koskettava suuronnettomuus. Tällaisesta esimerkkinä voisivat olla Kuopiossa sattunut n. 70 auton ketjukolari maaliskuussa 2011<sup>62</sup> tai Uudellamaalla tapahtuneet kolarisumat helmikuussa 2012, joissa oli mukana jopa 300 ajoneuvoa<sup>63</sup>. Ilman suoran korvauksen mahdollisuutta omaisuusvahingoissa vahinkoa kärsineet joutuvat odottamaan vakuutusyhtiöiden syyllisyysratkaisua, mikä saattaa kestää huomattavan kauan. Päätös saatetaan myös tehdä siten, että syyllisyyttä ei saada riittävästi selvitettyä, jolloin kukin vahingon kärsinyt joutuu kärsimään omat vahinkonsa tai käyttämään omaa vapaaehtoista autovakuutusta.

Liikennevakuutusyhtiön korvausvastuuta voidaan rajata eri syistä. Ajoneuvon kuljettajan aiheuttaessa vahingon alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena, voi korvausvastuu siirtyä suoraan kuljettajalle. Järjestelmä voi rakentua myös siten, että liikennevakuutusyhtiön korvausvastuu säilyy, mutta laki tarjoaa yhtiölle mahdollisuuden henkilöregressiin. Toisin sanoen vakuutusyhtiö

---

<sup>60</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 24.

<sup>61</sup> Motor Insurance Working Group 2010, 33.

<sup>62</sup> 70 auton ketjukolarista... [www.hs.fi](http://www.hs.fi)

<sup>63</sup> Lumisade aiheutti satoja... [yle.fi](http://yle.fi) (2012a)

korvaa vahingon kärsineelle ja tämän jälkeen hakee korvaukset takaisin vahingon aiheuttaneelta kuljettajalta.

Varastetulla ajoneuvolla aiheutetun liikennevahingon korvaaminen voidaan toteuttaa siten, että ajoneuvon vakuuttaneella yhtiöllä ei ole korvausvastuuta, mutta vahingon kärsinyt voi hakea korvausta takuurahastolta, jos sellainen on käytössä maassa. Toisaalta varastetun ajoneuvon aiheuttaman liikennevahingon korvausvastuu voi säilyä vakuutusyhtiöllä esimerkiksi 30 päivän ajan varkaushetkestä. Tämän lisäksi vakuutusyhtiöllä on toki regressioikeus ajoneuvon anastanutta henkilö kohtaan.<sup>64</sup>

Liikennevakuutusyhtiön korvausvastuuta voi rajoittaa osittain tai kokonaan myös vahingon kärsineen muu huolimattomuus, jolloin voidaan puhua niin sanotusta vahingon kärsineen myötävaikutuksesta. Tällaista huolimattomuutta voidaan katsoa olevan muun muassa kypärättä ajaminen (kaksipyöräiset moottoriajoneuvot), turvavyön käyttämättömyys tai vaikkapa huomattava ylinopeus. Oma lukunsa ovat toki tilanteet, joissa vahingon kärsinyt aiheuttaa vahingon tahallaan, kuten on esimerkiksi itsemurhatilanteissa. Suomessa tällaisessa tilanteessa vaaditaan kuitenkin vahva näyttö siitä, että kyseessä on ollut itsemurha, ennen kuin myötävaikutusalennusta voidaan korvauksiin tehdä tai jopa evätä korvaus kokonaan.<sup>65</sup>

## 2.3 Venäjän oikeusjärjestelmä

Tässä kappaleessa luodaan yleiskuva siitä, millainen Venäjän Federaation oikeusjärjestelmä on. Kappaleessa käsitellään Venäjän oikeusperhejaottelua, vallanjakoa, lainsäädännön normihierarkiaa sekä oikeusistumia. Oikeusvertailevassa makrotutkimuksessa pyritään jaottelemaan eri maiden oikeusjärjestelmiä oikeusperheisiin riippuen maan oikeustraditiosta. Venäjän oikeusjärjestelmän luokittelussa on ongelmana se, että Venäjältä puuttuu selkeä oikeustraditio.<sup>66</sup> Venäläiseen oikeusjärjestelmään ovat osittain vaikuttaneet mannereurooppalainen oikeustraditio sekä saksalainen Rechtsstaat- eli oikeusvaltioajattelu<sup>67</sup>. Tämän lisäksi venäläisessä oikeusjärjestel-

<sup>64</sup> Normative and Management Characteristics of Motor T.P.L. Insurance in the World, 100.

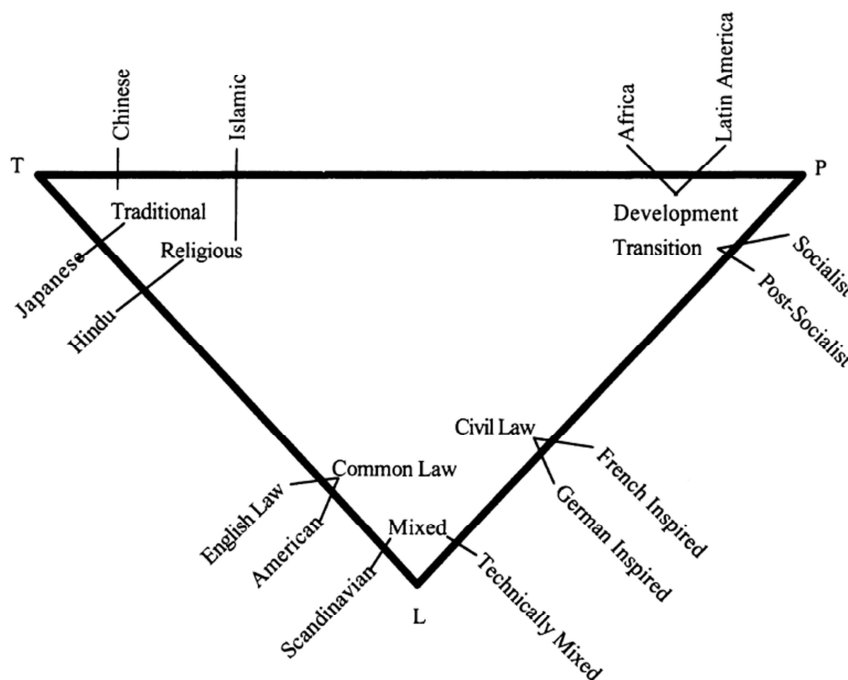
<sup>65</sup> Normative and Management Characteristics of Motor T.P.L. Insurance in the World, 100; Eskuri & Mikkonen 2009, 116–117.

<sup>66</sup> Husa 1998, 198.

<sup>67</sup> Nystén-Haarala 2001, 15–16.

mässä on siellä täällä lainauksia myös common law –oikeusjärjestelmistä. Esimerkiksi joissain kaupungeissa on otettu käyttöön valamiehistökäsittely rikosasioissa.<sup>68</sup>

1990-luvulla tapahtunut sosialistisen valtion purkaminen ja siirtyminen demokratiaan tuotti uuden haasteen tutkijoille, jotka olivat aiemmin voineet sijoittaa Neuvostoliiton sosialistiseen oikeusperheeseen. Staattinen jaottelu ei pitkään aikaan pystynytään vastaamaan muutokseen ja Venäjän Federaatio jäi kuulumaan sosialistiseen oikeusperheeseen samoin kuin muutkin entiset sosialistiset valtiot.<sup>69</sup> Nyky-Venäjää voisi sen sijaan luokitella paremmin esimerkiksi italialaisen Ugo Mattein kehittämällä jaottelulla, jota on havainnollistettu Kuvion 3 kautta. Siinä oikeusjärjestelmällä voi olla yksi pääasiallinen piirre kolmesta (L=ammattilinen, T=perinteinen ja P=poliittinen). Mattein jaottelun mukaan Venäjällä olisi pääasiallisesti poliittinen oikeusjärjestelmä.<sup>70</sup>



KUVIO 3 Ugo Mattein oikeusperhejaottelu. Mattei 1997, 44.

Poliittisen oikeusjärjestelmän ominaisuutena on se, että poliittinen päätöksenteko vaikuttaa vahvasti lakiprosessin lopputulokseen. Tällaisessa järjestelmässä on tärkeä tiedostaa, ketkä ovat tekemässä poliittisia päätöksiä, sillä heillä on paljon vaikutusvaltaa. Erityisesti tämä näkyy tilan-

<sup>68</sup> Nystén-Haarala 2001, 55.

<sup>69</sup> Husa 2004, 15–17.

<sup>70</sup> Mattei 1997, 30.

teissa, joissa valtion ja yksilön oikeudet ovat vastakkain. Poliittisen oikeusjärjestelmän piirteenä on myös se, että maan hallintoa koskevia lakeja noudatetaan vain näennäisesti ja niitä muutetaan hyvin kärkevästi, jotta vallanjako pysyisi stabiilina. Kansalaiset luottavatkin tällaisessa järjestelmässä mieluiten karismaattiseen johtajaan kuin lain kirjaimeen.<sup>71</sup>

Venäjä on perustuslaillinen liittotasavalta. Venäjän perustuslaki määrää vallan kolmijaosta, missä lainsäädäntövalta, toimeenpanovalta sekä tuomiovalta ovat erillisillä itsenäisillä tahoilla.<sup>72</sup> Lainsäädäntövalta kuuluu perustuslain mukaan kaksikamariselle liittokokoukselle (valtionduuma ja liittoneuvosto),<sup>73</sup> ja tuomiovalta kuuluu tuomioistuimille.<sup>74</sup> Perinteisessä vallan kolmijaossa toimeenpanovalta kuuluu hallitukselle ja myös Venäjän perustuslaissa säädetään näin<sup>75</sup>. Tästä perustuslain takaamasta vallan kolmijaosta huolimatta Venäjällä on presidentillä varsin laajat valtaoikeudet<sup>76</sup>.

Venäjän Federaatiota voidaan kuvailla semipresidentiaaliseksi tasavallaksi, mikä viittaa siihen, että presidentti on aktiivinen toimija päivittäisessä politiikassa. Venäjän presidentin valta koostuu erilaisista veto-oikeuksista, lainsäädäntöoikeuksista sekä nimittämisen- ja hajottamisoikeuksista. Presidentillä on oikeus nimittää hallituksen johtoon pääministeri sekä hajottaa hallitus. Lisäksi hallitus muodostetaan siten, että presidentti nimittää ministerit hallituksen puheenjohtajan ehdotuksesta. Presidentillä on myös mahdollisuus toimia puheenjohtajana hallituksen kokouksissa sekä kumota hallituksen päätöksiä.<sup>77</sup> Nämä asiat muuttavat hallituksen roolia siten, että itsenäisen toimeenpanovallan sijaan hallituksen rooli on toimia presidentin vallan jatkeena.

Presidentillä on toimeenpanovallan lisäksi myös laajasti lainsäädäntövaltaa. Presidentillä on veto-oikeus liittokokouksen lakiesityksiin. Liittokokous voi kumota presidentin veton vain, jos molemmissa kamareissa saadaan 2/3 enemmistö kumoamisen puolelle. Presidentillä on toisaalta oikeus myös säätää omia presidentillisiä ukaaseja ja määräyksiä (*ukaz* ja *rasporjaženije*), jotka eivät voi kuitenkaan olla ristiriidassa ylemmän tason lakien kanssa. Presidentti voi hajottaa valtionduuman, mikäli on eri mieltä sen hallitukseen kohdistamasta luottamuspulasta. Koska presidentin valtaoikeudet ovat huomattavan laajat, Venäjän suhteen ei voida puhua puhtaasta vallan

---

<sup>71</sup> Mattei 1997, 28.

<sup>72</sup> KRF 10 §.

<sup>73</sup> KRF 94–95 §.

<sup>74</sup> KRF 118 §.

<sup>75</sup> KRF 110 §.

<sup>76</sup> Nystén-Haarala 2001, 29.

<sup>77</sup> Nystén-Haarala 2001, 32.

kolmijaosta. Tilanne on tyypillinen kehittyvälle demokratialle, jossa vahva presidenttiys on vastavoima epävakaudelle ja muille vallantavoittelijoille.<sup>78</sup>

Venäjällä noudatetaan oikeuspositivismia eli toisin sanoen oikeudellisen ratkaisun on perustuttava lainsäädäntöelimen säätämään lakiin. Venäjällä tunnustetaan virallisiksi oikeuslähteiksi ainoastaan virallisessa muodossa julkaistut oikeusnormit. Tällöin esimerkiksi oikeustiede ja oikeuskäytäntö eivät ole Venäjällä mahdollisia oikeuslähteitä.<sup>79</sup> Oikeusnormit asettuvat alla olevan Taulukon 2 mukaan hierarkkiseen järjestykseen, jossa alempi oikeusnormi ei voi olla ristiriidassa ylemmän tason oikeusnormin kanssa. Mikäli tällainen ristiriita esiintyy, pätee vain ylemmän oikeusnormin sisältö. Venäjän Federaation sisäisen normihierarkian lisäksi on otettava huomioon kansainväliset sopimukset, jotka Venäjä on ratifioinut. Perustuslain mukaan kansainvälisen sopimuksen ollessa ristiriidassa maan sisäisen lainsäädännön kanssa, tulee kansainvälisen sopimuksen sisältö sovellettavaksi.<sup>80</sup>

TAULUKKO 2 Venäjän Federaation normihierarkia

Normihierarkia	1. Perustuslaki
	2. Liittokokouksen säätämät lait
	3. Presidentin ukaasit ja määräykset
	4. Hallituksen asetukset ja määräykset
	5. Ministeriöiden ohjeet ja määräykset

Nystén-Haarala 2001, 35.

Pakollisesta liikennevakuutuksesta on säädetty 2. tason normilla eli liittokokouksen säätämällä lailla. Mikäli liikennevakuutuslaissa olisi jotain ristiriitaa Vihreä Kortti –sopimukseen nähden, tulisi soveltaa kansainvälisen sopimuksen sisältöä kansallisen lain sijasta. Tästä hierarkiasta on vielä liikennevakuutuslaissakin samansisältöinen pykälä<sup>81</sup>, vaikkei lisäys olisi ollutkaan tarpeellinen, koska se on jo säädetty perustuslakitasolla.

<sup>78</sup> Nystén-Haarala 2001, 29–34.

<sup>79</sup> Koistinen 2010, 94–95.

<sup>80</sup> KRF 15 § 4.

<sup>81</sup> 40-FZ 2 § 2.

Venäjän tuomioistuinjärjestelmä on monitahoinen johtuen muun muassa siitä, liittovaltioilla on omat alueelliset tuomioistuimensa. Tuomioistuimet voidaan jakaa kahteen kategoriaan; yleisiin tuomioistuihin ja arbitraatiotuomioistuihin, joiden toimivaltaan kuuluvat talouteen liittyvät riita- ja hallintoasiat. Toisin kuin esimerkiksi Suomessa toimivat yksityiset välimiesoikeudet, Venäjän arbitraatiotuomioistuimet ovat luonteeltaan pysyviä, julkisia ja niiden tuomioista voi valittaa aina korkeimpaan arbitraatiotuomioistuimeen saakka. Arbitraatiotuomioistuimet on jaettu kolmeen tasoon. Yleisten tuomioistuinten toimivaltaan kuuluu luonnollisia henkilöitä koskevat riita-, rikos- ja hallintoasiat. Ne on jaettu kolmeen eri tasoon, joista ylimpänä on Venäjän federaation korkein oikeus.<sup>82</sup>

Yleisten ja arbitraatiotuomioistuinten lisäksi Venäjällä on perustuslakituomioistuin, jonka tehtävänä on tutkia lakien tai lakiesitysten perustuslaillisuutta. Asia voidaan tuoda perustuslakituomioistuimen päätettäväksi vain tiettyjen tahojen toimesta; molemmat korkeimmat oikeudet, presidentti, liittokokouksen molemmat kamarit tai hallitus voivat nostaa lain tutkittavaksi, minkä lisäksi alemman tason tuomioistuimet voivat pyytää apua ratkaistakseen heille osoitettua oikeustapausta. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi yksityinen henkilö tai yritys ei voi nostaa asiaa perustuslakituomioistuimen käsiteltäväksi.<sup>83</sup>

## 2.4 Venäjän vakuutusala

Tässä kappaleessa luodaan yleiskuva Venäjän Federaation vakuutusalan kehityksestä ja sen nykytilasta. Venäjän vakuutusala on maan erikoisen historian vuoksi kehittynyt nykyiselleen parissa vuosikymmenessä, jolloin oikeus- ja korvauskäytäntöä ei ole ehtinyt kertyä vielä paljoa. Tsaarinajan Venäjällä alkanut vakuutusalan lupaava kehitys katkesi 1918 kommunistien otettua valtaa. Yksityiset vakuutusyhtiöt purettiin ja niiden varat siirtyivät valtiolle.<sup>84</sup> Neuvostoliiton aikakauden suhteen ei voida puhua varsinaisesta vakuutusalasta, koska vapaita markkinoita ei ollut ja kaikki vakuuttaminen tapahtui valtionyhtiöiden kautta. Nykyisillä markkinoilla on paljon haasteita voitettavana, mutta myös potentiaalia kasvuun. Huomattavaa on myös se, että alaa koskevan lainsäädännön kehitys on jatkuvaa.

---

<sup>82</sup> Nystén-Haarala 2001, 53–56.

<sup>83</sup> Nystén-Haarala 2001, 61–63.

<sup>84</sup> Sirén & Sultanov 2004, 19.

Neuvostoliiton aikana valtion vakuutusyhtiö Gosstrakh huolehti maan sisäisestä vakuuttamisesta ja Ingosstrakh puolestaan ulkomaille suuntautuvasta vakuuttamisesta. Gosstrakh vakuutti muun muassa liikenteen riskejä, palovahinkoja sekä maatalouden vahinkoja.<sup>85</sup> Gosstrakh ei ollut kuitenkaan missään nimessä nykykäsityksen mukainen vakuutusyhtiö, koska sen kautta jaettiin myös esimerkiksi maatalouden tukia<sup>86</sup>. Sen sijaan ulkomailla toiminut Ingosstrakh oli lähempänä vakuutusyhtiön määritelmää. Ingosstrakh muodostui vuonna 1947, kun Gosstrakhin ulkomaanosasto eriytyi omaksi yhtiökseen<sup>87</sup>. Se myi ulkomaan toimipisteiden kautta muun muassa meri-rahti-, palo- ja vastuuvakuutuksia. Ingosstrakhin ensimmäinen ulkomaan toimipiste perustettiin Suomeen vuonna 1952.<sup>88</sup> Sekä Gosstrakh (nyk. Rosgosstrakh) että Ingosstrakh ovat jatkaneet toimintaansa Venäjän Federaation aikakaudelle vakuutusosakeyhtiömuotoisina.

Venäjän Federaation vakuutusala, samoin kuin sitä säätelevä oikeusnormisto, alkoivat kehittyä oikeastaan jo muutamaa vuotta ennen Neuvostoliiton lopullista hajoamista. Perestroikan aikakautena vuonna 1988 Neuvostoliiton valtionyhtiöiden monopoliasema poistettiin.<sup>89</sup> Vakuutusalan aukeaminen kilpailulle johti siihen, että vakuutusyhtiöitä perustettiin valtava määrä ja aluksi ne toimivat miltei täysin ilman säätelyä. Tuona aikana markkinoille tuli myös ulkomaisia vakuutusyhtiöitä, kunnes 1993 voimaan tulleella lailla säädettiin rajoitus; Venäjällä toimivan vakuutusyhtiön osakkeista sai olla ulkomaalaisomistuksessa maksimissaan 49 %. Tuo rajoitus oli kuitenkin helposti kierrettävissä erilaisilla holdingyhtiö –menettelyillä.<sup>90</sup>

Pitkä kommunistinen ajanjakso oli muuttanut yhteiskuntaa siten, ettei vakuutusalan toimijoilla saatikka kuluttajilla ollut selvää käsitystä siitä, mikä vakuutus ylipäänsä oli tai mitkä olivat sen hyödyt. Tämä näkyi Venäjän vakuutusalan kehityksessä pitkälle 2000-luvulle<sup>91</sup>. Vakuutusalan kehitystä vaikeutti myös uuden valtion kamppailu talouden tasapainottamiseksi. Vakuutusvalvontaviranomainen määräsi vakuutusyhtiöt sijoittamaan 10 % vakuutusmaksureservistään valtion joukkovelkakirjoihin. Venäjä ajautui kuitenkin vuonna 1998 valuuttakriisiin, minkä johdosta valtio mitätöi sisäisen velkansa. Tämän seurauksena vakuutusyhtiöt, kuten muutkin valtion obligatioita ostaneet tahot, kärsivät suuria taloudellisia tappioita. Venäjän talous ja myös vakuutus-

---

<sup>85</sup> Sirén & Sultanov 2004, 20.

<sup>86</sup> Manson & Mariska 2005, 19.

<sup>87</sup> Filatov, Karhunen & Parviainen 2009, 4.

<sup>88</sup> Sirén & Sultanov 2004, 19.

<sup>89</sup> Manson & Mariska 2005, 62.

<sup>90</sup> Manson & Mariska 2005, 65.

<sup>91</sup> Manson & Mariska 2005, 19.



ala toipuivat tästä takaiskusta kuitenkin nopeasti. Syyksi on oletettu öljyn hinnan nousua sekä Venäjän poliittisen ilmapiirin vakaantumista.<sup>92</sup>

2000-luvun alussa vakuutusosalalla oli paljon toimijoita, jotka tarjosivat veronkierroksi katsottavia henkivakuutus sopimuksia. Korkeiden sosiaalimaksujen vuoksi yritykset ottivat työntekijöilleen kuukauden välein maksettavia henkivakuutuksia, jotka korvasivat palkan maksun. Vakuutusosalalla oli paljon pieniä yrityksiä, joiden toiminta perustui pelkästään näihin veronkiertotuotteisiin. Myöskään suuret ja vakavaraisemmat yhtiöt eivät jättäneet käyttämättä tilaisuutta tehdä voittoa näillä tuotteilla. Sääntelyn ja valvonnan avulla markkinoiden harmaa talous on kuitenkin vähitellen pienentynyt.<sup>93</sup>

Vuodesta 1993 voimassa ollut laki vakuutuksesta uudistettiin 2004, jolloin myös vakuutusalan valvontaa uudelleenjärjesteltiin. Valvonnan tehostamiseksi perustettiin uusi viranomainen; The Federal Service of Insurance Supervision eli FSIS<sup>94</sup>. Aiemmin valvonta oli kuulunut Valtiovarainministeriön alaisuudessa toimineelle Vakuutusosastolle. FSIS sen sijaan toimi itsenäisesti ja näin ollen Valtiovarainministeriön vastuulle jäi enää vakuutus alaa koskevat lakien valmistelu toimet.<sup>95</sup> FSIS:n toiminta-aika ei kuitenkaan jäänyt kovin pitkäksi, sillä maaliskuussa 2011 presidentti Medvedev lakkautti sen siirtäen samalla vakuutusalan valvontatehtävät finanssimarkkinoiden valvojalle, Federal Financial Markets Servicelle (FFMS).<sup>96</sup> Muutoksen tarkoituksena oli entisestään parantaa vakuutusalan valvonnan tasoa<sup>97</sup>.

2000-luvun puolivälissä säädettiin useita vakuutus alaa koskevia lakeja. 2004 voimaan tulleella lailla määrättiin vahinkovakuutus-, henkivakuutus- sekä jälleenvakuutustoiminta erotettavaksi siten, että yritys saattoi saada toimintaluvan vain yhdelle näistä kolmesta. Käytännön tasolla tämä johti vakuutus konsernien muodostumiseen. Ensimmäistä kertaa säädettiin myös vakuutusyhtiöiden minimipääomasta sekä johdon pätevyyskriteereistä.<sup>98</sup> Vakuutusalan rakenne kehittyi 2000-luvun loppua kohden siten, että vakuutusyhtiöiden koko kasvoi ja lukumäärä vähentyi. Esimerkiksi markkinoilla toimivien vakuutusyhtiöiden määrä pieneni vuodesta 2008 vuoteen

<sup>92</sup> Sirén & Sultanov 2004, 27–28.

<sup>93</sup> Kantur, Krasnov, Noel & Rutledge, 2006, 108.

<sup>94</sup> Federalnaja služba strahovogo nadzora (Rosstrahnadzor, FSSN) Alkup. Федеральная служба страхового надзора (Росстрахнадзор, ФССН)

<sup>95</sup> Filatov, ym. 2009, 9.

<sup>96</sup> Federalnaja služba po finansovym rynkam (FSFR) Alkup. Федеральная служба по финансовым рынкам (ФЦФР)

<sup>97</sup> Strahovoi nadzor peredajetsja... www.insur-info.ru (2013b)

<sup>98</sup> Filatov ym. 2009, 9–10.

2009 10,7 %. Kun vuonna 2008 yhtiöitä oli 786 kpl, vuonna 2009 niitä oli enää 702 kpl.<sup>99</sup> Syynä arvellaan olleen muun muassa FSIS:in onnistuneet toimet laittomia vakuutus tuotteita tarjoavien yhtiöiden kitkemiseksi<sup>100</sup>.

Venäjän liikennevakuutusta säätelevä laki ja hallituksen asetus tulivat voimaan vuonna 2002. Vakuutusyhtiöille aukesi kokonaan uuden vakuutuslajin markkinat, mutta samalla myös ongelmat. Esimerkiksi liikennevahinkokäsittely ei nykyisellään ole vielä kovin tehokasta ja asiakkaiden tekemiä väärinkäytöksiä on hankala torjua, koska vakuutusyhtiöillä ei ole käytössään yhteistä vahinkotietokantaa.<sup>101</sup> Liikennevakuutuslakiin on tehty lukuisia muutoksia, tärkeimpänä vuoden 2007 muutokset, jolloin lakia valmisteltiin sopimaan Vihreä kortti –järjestelmään. Venäjä liittyi Vihreä kortti –järjestelmään 1.1.2009<sup>102</sup>. Uusi jäsenmaa on sääntöjen mukaan 10 vuoden ajan siirtymäjäsen, minkä jälkeen maa pääsee varsinaiseksi jäseneksi. Venäjän kohdalla on ollut neuvotteluja siitä, että siirtymäaika päättyisi jo 2014.<sup>103</sup>

Venäjä liittyi pitkien neuvotteluiden päätteeksi maailman kauppajärjestön WTO:n jäseneksi elokuussa 2012. Jäsenyyden myötä Venäjä on sitoutunut avaamaan myös palvelualoja kuten vakuutus alaa ulkomaisille toimijoille. Venäjän tulee sopimuksen sääntöjen mukaan poistaa myös ulkomaisten investointien esteitä. Muutoksiin sitoutuminen tapahtuu vaiheittain useita vuosia kestävä siirtymävaiheen aikana.<sup>104</sup>

Venäjän vakuutus alaa koskevia merkittäviä virstanpylväitä kuvataan vielä havainnollisesti Kuviossa 4. Vakuutus alan nopean kehityksen kulmakivinä ovat olleet lainsäädännön kehittäminen sekä Venäjän talouden kehittyminen yleisesti. Venäjän vakuutus markkinat ovat myös pikkuhiljaa avautuneet kansainvälisille markkinoille. Liittymällä kansainvälisiin sopimuksiin, kuten Vihreä kortti –sopimukseen, on pyritty yhtenäistämään vakuutus alan käytäntöjä. Venäjän vakuutus alan kehitys ei suinkaan ole stabilisoitunut, vaan lainsäädäntö, alan rakenne sekä käytännöt ovat jatkuvassa muutoksessa. Tämän vuoksi tiedot Venäjän vakuutus alasta ovat vain läpileikkauksia jostain ajankohdasta, sillä toisessa hetkessä ne voivat muuttua rajusti.

<sup>99</sup> Vakuutusyhtiö Rosgosstrakh 2010.

<sup>100</sup> Filatov ym. 2009, 16.

<sup>101</sup> Kantur ym. 2006, 111.

<sup>102</sup> Zelenaja karta. [www.autoins.ru](http://www.autoins.ru) (2012b)

<sup>103</sup> RF možet dosrotšno... [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2012f)

<sup>104</sup> Venäjän WTO-jäsenyys varmistui. [www.formin.finland.fi](http://www.formin.finland.fi)



KUVIO 4 Venäjän vakuutusosalalle merkittäviä tapahtumia

Vuonna 2012 vakuutusmarkkinoilla on yhä paljon toimijoita, mutta vakuutusmaksutulojen suhteen laskettuna markkinat ovat entistä keskittyneemmät. Arvioiden mukaan noin 60 % vakuutusmaksutuloista menee suurimmalle kymmenelle vakuutusyhtiölle.<sup>105</sup> Taulukossa 3 voidaan tarkastella viiden suurimman yhtiön vakuutusmaksutuloja vuoden 2012 yhdeksän ensimmäisen kuukauden ajalta. Luvuista voidaan havaita, että myös viiden suurimman yhtiön väliset erot ovat suuria. Samalla voidaan huomioda, että entiset valtionyhtiöt, Rosgosstrakh ja Ingosstrakh, ovat aivan kärkikolmikossa, sillä niiden erityinen historia on antanut kilpailuetua muihin yhtiöihin verrattuna.

TAULUKKO 3 Venäjän viisi suurinta vakuutusyhtiötä vakuutusmaksutulojen suhteen

Yhtiö	Vakuutusmaksutulot 9kk/2012
1. Rosgosstrakh	n. 1842 miljoonaa euroa
2. SOGAZ	n. 1546 miljoonaa euroa
3. Ingosstrakh	n. 1259 miljoonaa euroa
4. RESO-Garantija	n. 979 miljoonaa euroa
5. AlfaStrakhovanie	n. 661 miljoonaa euroa

Kompanii i organizatsii. [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2013h)

<sup>105</sup> Insurance Key Players... [www.reportlinker-news.com](http://www.reportlinker-news.com)

Venäjällä oli vuonna 2010 vakuutusalan yrityksiä 600kpl. Kun vuonna 2000 vakuutusyhtiöillä oli yhteensä noin 170 miljardin ruplan (n. 4 miljardin euron<sup>106</sup>) vakuutusmaksutulot, olivat tulot nousseet vuonna 2010 mennessä 1036 miljardiin ruplaan (26 miljardiin euroon).<sup>107</sup> Vakuutusalan tulot olivat kasvaneet yli kuusinkertaisiksi vain kymmenessä vuodessa, mikä osoittaa nuoren alan huimaa kasvupotentiaalia. Vakuutusten penetraatioluku, eli vakuutusmaksutulojen suhde bruttokansantuotteeseen, oli vuonna 2009 Venäjällä 2,56 %.<sup>108</sup> Euroopan unionin maiden keskiarvo oli samana vuonna puolestaan 5,08 %. Sen sijaan esimerkiksi Yhdysvalloissa luku oli 11,52 %<sup>109</sup>.

Lakisääteisen liikennevakuutuksen osuus vakuutusmarkkinoiden maksutuloista oli vuonna 2009 n. 17 %<sup>110</sup>. Liikennevakuutuksen osuutta nostaa sen lakisääteisyys, mutta toisaalta osuutta laskee se, että liikennevakuutusmaksujen tariffit säädetään valtion taholta. Mikäli jo pitkään suunnitella ollut hintatariffien osittainen vapauttaminen toteutuu<sup>111</sup>, liikennevakuutuksen osuus maksutuloista tulee varmasti kasvamaan ja sen merkitys vakuutusyhtiöille kasvaa. Liikennevakuutus tuotteessa liikkuu merkittävä summa rahaa. Taulukosta 4 voidaan tarkastella liikennevakuutukseen liittyviä keskeisiä avainlukuja vuodelta 2011. Liikennevahinkoja sattui yli kaksi miljoonaa kappaletta ja niistä maksettiin korvauksia yhteensä noin 57 miljardia ruplaa (noin 14 miljoonaa euroa). Liikennevakuutusyhtiöt keräsivät kuitenkin liikennevakuutus tuotteesta noin 104 miljardin ruplan (noin 26 miljoonan euron) vakuutusmaksutulot.<sup>112</sup>

<sup>106</sup> Tutkimuksessa käytetään Rupla/Euro –kurssina vuoden 2012 keskiarvoa, joka löytyy muun muassa Euroopan Keskuspankin julkaisemana: Statistical Data Warehouse... [sdw.ecb.europa.eu](http://sdw.ecb.europa.eu)

<sup>107</sup> Osnovnye pokazateli dejatelnosti... [www.gks.ru](http://www.gks.ru) (2012c)

<sup>108</sup> Tendentsii i perspektivy... [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2012j)

<sup>109</sup> Insurance Indicators: Penetration. <http://stats.oecd.org>

<sup>110</sup> Federalnaja služba strahovogo nadzora 2010, 27.

<sup>111</sup> OSAGO po etapam. [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2012g)

<sup>112</sup> Statistika. [www.ffms.ru](http://www.ffms.ru)

TAULUKKO 4 Venäjän liikennevakuutuksen avainlukuja vuodelta 2011

Vakuutusmaksutulot liikennevakuutuksesta (RUB/EUR)	Liikennevakuutus-sopimusten määrä (kpl)	Maksetut korvaukset liikennevakuutuksesta (RUB/EUR)	Liikennevahinkojen määrä (kpl)
104,4 miljardia ruplaa (26,2 miljoonaa euroa)	n. 39,3 miljoonaa kpl	57,3 miljardia ruplaa (14,4 miljoonaa euroa)	2 062 020 kpl

Statistika. [www.ffms.ru](http://www.ffms.ru)

Vakuutusosalalla on vielä kasvun varaa ja sen kasvu onkin yhteiskunnan kannalta merkittävän tärkeää, sillä vakuutukset turvaavat yksilöiden ja yritysten taloudellisia intressejä. Asiantuntijoiden mielestä kasvun edellytyksenä on muun muassa vahvistaa vakuutusyhtiöiden vakavaraisuutta sekä niiden luotettavuutta. Samoin kasvun nopeuttamiseksi vakuutusyhtiöiden verotusta pitäisi helpottaa ja alan koulutustasoa parantaa.<sup>113</sup> Vakuutusyhtiöt eivät voi pelkästään omilla toimenpiteillään parantaa alan kasvua, vaan siihen tarvitaan valtion päätöksiä. Yksi tärkeimmistä toimenpiteistä olisi kaikkien lakisääteisten vakuutusten tariffien vapauttaminen valtionkontrollista.<sup>114</sup> Sillä olisi vaikutus lakisääteisten vakuutustuotteiden kannattavuuteen. Tätä kautta vakuutusyhtiöillä olisi myös paremmin mahdollisuus maksaa korvauksia eivätkä ne yhtä usein viivytelisi korvauksen maksamisessa tai epäisi korvauksen maksua laittomin perustein, mitä tällä hetkellä valitettavasti tapahtuu<sup>115</sup>.

## 2.5 Kansainvälinen Vihreä kortti –järjestelmä

Euroopan Unionin yhtenä tavoitteena on ollut poistaa vapaan liikkuvuuden raja-aitoja jäsenmaiden väliltä. Kuitenkin jo ennen EU:n muodostumista on Euroopassa pyritty maiden väliseen yhteistyöhön sekä avoimuuteen. Tällaisesta yhteistyöstä on hyvänä esimerkkinä maaliikenteen osalta luotu vapaan autoilun alue, jonka kantavana ajatuksena on ollut kaataa esteitä liikennevakuutuksen osalta. Kyseessä on Vihreä kortti –järjestelmä, joka on helpottanut jäsenmaiden välistä maaliikennettä. Järjestelmä perustettiin vuonna 1949 YK:n Euroopan talouskomission aloitteesta. Komissio ehdotti järjestelmää toteutettavaksi Skandinaviassa vuodesta 1926 käytössä

<sup>113</sup> Tendentsii i perspektivy... [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2012j)

<sup>114</sup> Dmitri Markarovin haastattelu... [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2012m)

<sup>115</sup> OSAGO ne prohodit. [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2013i)

olleen mallin mukaan.<sup>116</sup> Vuosien saatossa alue laajeni koskemaan 45 maata, joista osa sijaitsee myös Euroopan ulkopuolella. Kuvioista 5 voidaan havaita sopimusalueen maantieteellinen laajuus ja erityisesti Venäjän valtion maa-alue suhteessa muuhun sopimusalueeseen.



KUVIO 5 Vihreä kortti –järjestelmän maantieteellinen ulottuvuus. Green Card System. [www.cobx.org](http://www.cobx.org) (2012b)

Järjestelmän on siis tarkoitus helpottaa autoilijoiden käytäntöä liikuttaessa sopimusalueella. Omasta kansallisesta liikennevakuutusyhtiöstä saatavalla todistuksella eli ns. vihreällä kortilla autoilija voi siirtyessään toiseen jäsenmaahan todistaa ajoneuvon olevan liikennevakuutettu. Mikäli autoilija siirtyy Vihreä kortti –järjestelmän ulkopuoliseen maahan, tulee hänen ostaa rajalla kyseisen maan liikennevakuutus tai toimia muutoin kohdemaan lainsäädännön vaatimusten mukaan. Suomi on ollut mukana Vihreä kortti –järjestelmässä sen perustamisvuodesta lähtien<sup>117</sup>, kun taas Venäjä liittyi mukaan 1.1.2009<sup>118</sup>.

Järjestelmän merkittävä piirre on, että aiheutunut liikennevahinko käsitellään ja korvataan lex logi –periaatteella eli toisin sanoen sovelletaan vahingon tapahtumamaan lainsäädäntöä<sup>119</sup>. Euroopan talousalueeseen (ETA) kuuluvissa maissa on kuitenkin mahdollista valita, korvataanko liikennevahinko ajoneuvon kotimaan vai tapahtumamaan lainsäädännön perusteella. Korvauksen hakija voi siis tapauksesta riippuen pyytää käsittelyä sen mukaan, kumman maan lainsäädännön mukaan hän saa parhaan korvauksen. Käytännössä vahingon kärsineen on maallikkona han-

<sup>116</sup> McIsaac 2009, 191.

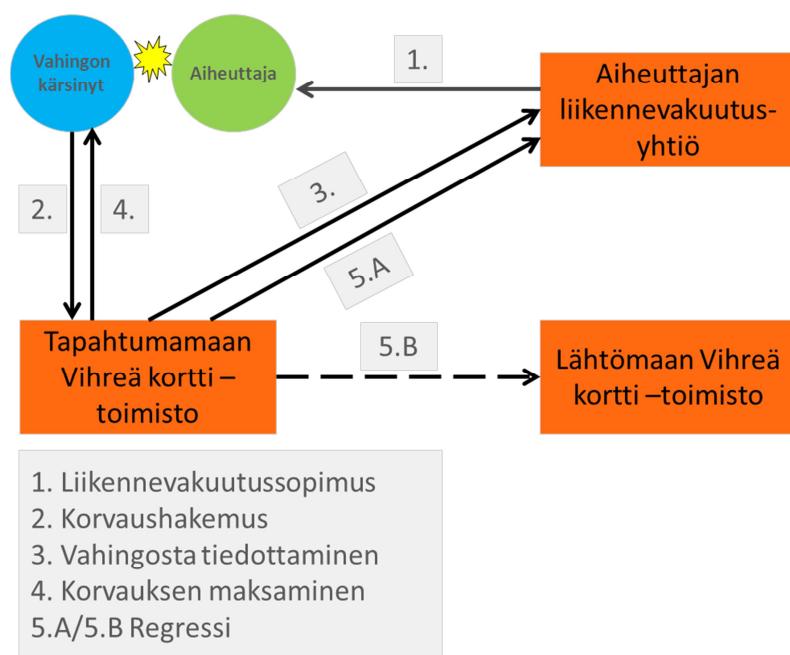
<sup>117</sup> Members date of... [www.cobx.org](http://www.cobx.org) (2013d)

<sup>118</sup> Zelenaja karta, [www.autoins.ru](http://www.autoins.ru) (2012b)

<sup>119</sup> Internal Regulations, artikla 3.

kala arvioida tätä. Kuitenkaan ETA-maiden ulkopuolella tällaista lainvalintamahdollisuutta ei ole.<sup>120</sup> Tämän vuoksi *Venäjällä sattuneet liikennevahingot korvataan yksiselitteisesti Venäjän lainsäädännön mukaan*, eikä suomalaisella osapuolella ole mahdollisuus vedota suomalaiseen liikennevakuutuslainsäädäntöön, kuten olisi, jos vahinko olisi sattunut toisessa ETA-maassa.

Vihreä kortti –järjestelmää hallinnoi Council of Bureaux, joka on kansallisten Vihreä kortti –toimistojen yhteinen päätäntäelin. Liikennevahingon varsinainen käytännön korvauskäsittely tapahtuu kuitenkin aina vahingon sattumismaan kansallisessa Vihreä kortti –toimistossa tai sen nimittämän edustajan toimesta. Suomessa tämä toimisto on Liikennevakuutuskeskus (LVK) ja Venäjällä puolestaan Russian Association of Motor Insurers (RAMI)<sup>121</sup>. Kansallisella toimistolla on täysi autonomia vahingon käsittelyssä ja lakien tulkinnassa<sup>122</sup>. Järjestelmään liittyvät maat sitoutuvat noudattamaan sen sääntöjä, jotka on kirjattu Internal Regulations –nimiseen sopimukseen. Nämä säännöt eivät ota kantaa siihen, mitä kunkin maan liikennevakuutus korvaa, vaan niissä määrätään siitä prosessista, johon maat sitoutuvat. Ja erityisesti niiden tärkeintä sisältöä on vastavuoroisesta korvauksesta annetut määräykset.



KUVIO 6 Vihreä kortti –prosessi muussa kuin ETA-maassa

<sup>120</sup> Vakuutuksen kattavuus. [www.liikennevakuutuskeskus.fi](http://www.liikennevakuutuskeskus.fi) (2012d)

<sup>121</sup> Myös: Rossiski Sojuz Avtostrahovštšikov (RSA) / Российский Союз Автостраховщиков (PCA)

<sup>122</sup> Internal Regulations, artikla 3.

Seuraavaksi kuvataan Vihreä kortti –alueella sattunutta liikennevahingon korvausprosessia silloin, kun vahingon aiheuttajana on ollut ulkomainen moottoriajoneuvo ja vahingon tapahtumamaa ei ole ETA-maa. Kuviosta 6 voidaan nähdä prosessin pääpiirteet. Prosessi lähtee liikkeelle siitä, että moottoriajoneuvon haltija solmii liikennevakuutussopimuksen kotimaassaan. Tämän jälkeen hän matkustaa ulkomaille ja joutuu liikennevahinkoon, jossa on vahingon aiheuttajana. Vahingon kärsinyt osallinen hakee korvausta kotimaansa Vihreä kortti –toimistosta. Tässä vaiheessa tapahtumamaan Vihreä kortti –toimisto tiedottaa vastuussa olevaa liikennevakuutusyhtiötä sattuneesta liikennevahingosta.

Vihreä kortti –toimisto hoitaa vahingon käsittelyn joko itse tai siirtää käsittelyn vastuussa olevan liikennevakuutusyhtiön korvausedustajalle<sup>123</sup>. ETA-maissa toimivilla vakuutusyhtiöillä on velvollisuus nimittää korvausedustajat toisiin ETA-maihin<sup>124</sup>. Sen sijaan ETA-maiden ulkopuolella tällaista velvoitetta ei ole. Suomalaisilla vakuutusyhtiöillä ei ole korvausedustajia Venäjällä. Näin ollen vahingon käsittelyä hoitaa RAMI tai RAMI:n määräämä yhtiö<sup>125</sup>. Kun korvaus on maksettu vahingon kärsineelle, tekee tapahtumamaan Vihreä kortti –toimisto regressin vahingon aiheuttaneen ajoneuvon liikennevakuutusyhtiöön.<sup>126</sup> Mikäli vastuussa oleva yhtiö ei jostain syystä maksa regressiä sitä vaativalle toimistolle, regressi voidaan lähettää vastuussa olevan yhtiön kotimaan Vihreä kortti –toimistoon. Jokaisen maan Vihreä kortti –toimistolla on myös rooli takuurahastona, josta regressi maksetaan, mikäli vakuutusyhtiö ei siihen jostain syystä pysty.<sup>127</sup>

<sup>123</sup> Internal Regulations, artikla 3.

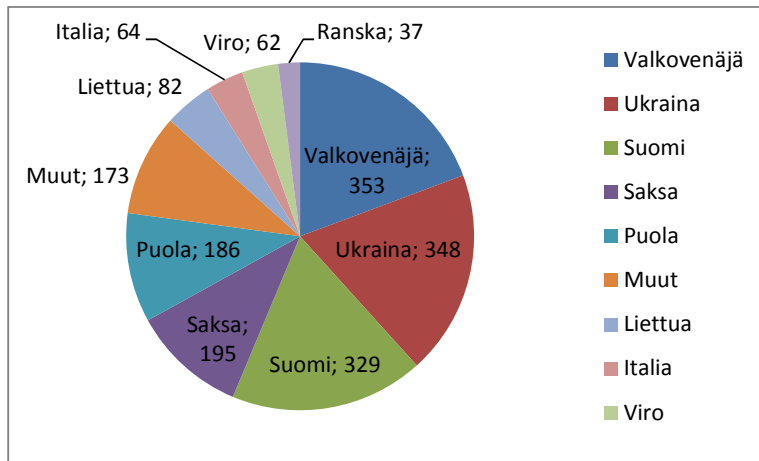
<sup>124</sup> Neljäs liikennevakuutusdirektiivi, artikla 4.

<sup>125</sup> Zelenaja karta. [www.autoins.ru](http://www.autoins.ru) (2012b)

<sup>126</sup> Internal Regulations, artikla 5.

<sup>127</sup> Internal Regulations, artikla 6.



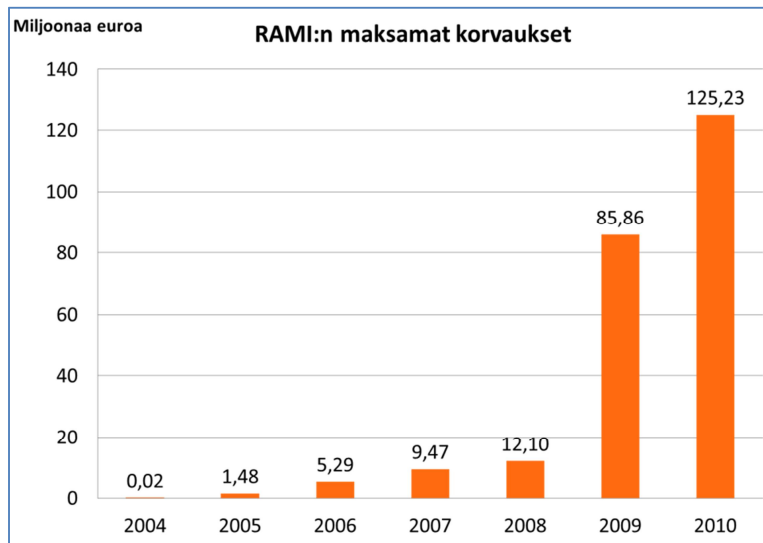


KUVIO 7 Vihreä kortti –korvaushakemukset Venäjälle vuonna 2009. The Russian Association of Motor Insurers 2010, 31.

Council of Bureaux'n pääsihteerinä vuosina 2007 – 2011 toiminut Alain Pire nostaa Venäjän vihreä kortti –jäsenyyden yhdeksi järjestelmän merkittävimmistä haasteista<sup>128</sup>. Järjestelmän ylläpitävä voima on luottamus siihen, että maksettuja liikennevahinkojen korvauksia voidaan hakea vastavuoroisesti takaisin toisesta maasta. Suurimmalla osalla jäsenmaista liikennevakuutusten korvaustasot ylittävät Venäjän korvaustason reilusti. Tällöin nousee kysymys siitä, ovatko venäläiset vihreitä kortteja myöntävät vakuutusyhtiöt varautuneet riittävästi korvausvaateisiin, joita tulee muilta korkeamman korvaustason jäsenmailta. Kuviosta 7 voidaan havaita, että Suomen osuus Venäjälle lähetetyistä korvaushakemuksista vuonna 2009 oli kolmanneksi suurin. Tämän vuoksi Suomella on luonnollisesti suuri intressi siihen, että Venäjän järjestelmä pysyy maksukykyisenä. RAMI:ssa asia on tiedostettu ja siksi RAMI pitääkin huolen siitä, että vain luotettavat ja vakavaraiset vakuutusyhtiöt voivat myöntää vihreitä kortteja Venäjällä. Tällä hetkellä vain kymmenen venäläistä liikennevakuuttajaa on saanut luvan myydä kansainvälistä liikennevakuutusta ja vihreitä kortteja.<sup>129</sup>

<sup>128</sup> Interview with Mr... [www.cobx.org](http://www.cobx.org) (2012c)

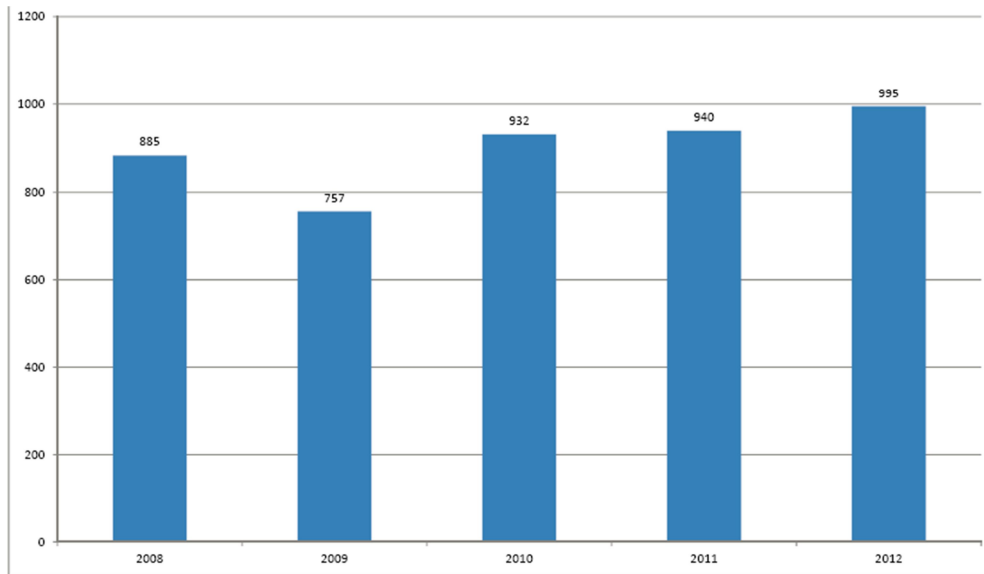
<sup>129</sup> 1. AlfaStrakhovanie (АльфаСтрахование), 2. VSK (ВСК), 3. Twenty First Century Insurance Company (СК Двадцать первый век), 4. ZHASO (ЖАСО), 5. RESO-Garantia (РЕСО-Гарантия), 6. Rosgosstrakh (Росгосстрах), 7. Allianz (СК Альянс), 8. Soglassye Insurance Company Limited (Страховая компания Согласие), 9. ERGO Russ (ЭРГО Русь), 10. MSK Insurance Group (Страховая группа МСК).



KUVIO 8 RAMI:n maksamat vakuutuskorvaukset vuosina 2004-2010. Razvitije rynka OSAGO... [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2012a)

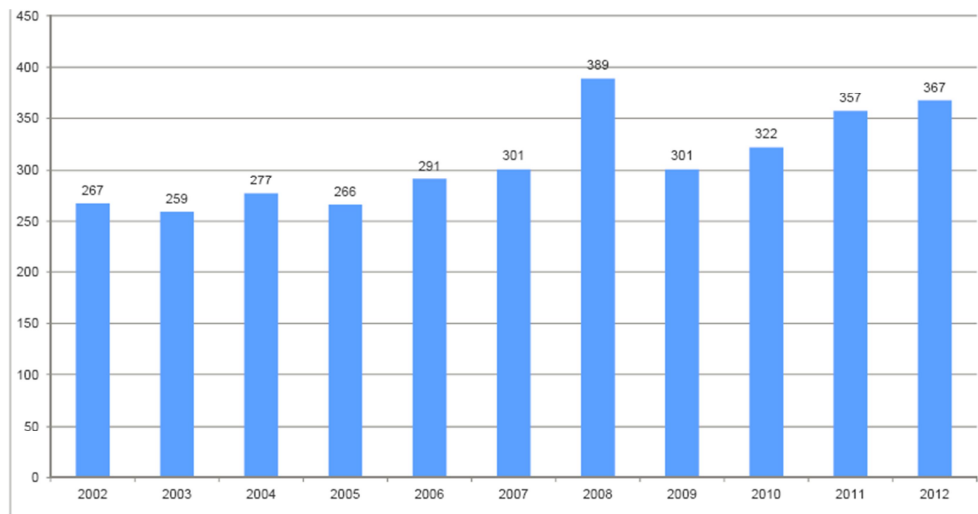
Kuviosta 8 voidaan nähdä, kuinka RAMI:n vastuut ovat lisääntyneet Vihreä kortti –jäsenyyden myötä. Kuviossa vuosina 2004–2008 RAMI oli vastuussa muun muassa liikennevakuuttamattomien sekä tunnistamatta jääneiden ajoneuvojen aiheuttamista liikennevahingoista<sup>130</sup>. Kun Venäjä liittyi kansainväliseen järjestelmään, RAMI:n korvausvastuut nousivat moninkertaisiksi ja tämä näkyy vuosien 2008 ja 2009 välisenä erona; korvauksia maksettiin vuonna 2009 yli seitsenkertainen määrä edelliseen vuoteen verrattuna.

<sup>130</sup> Tekuštšaja informatsija. [www.autoins.ru](http://www.autoins.ru) (2012a)



KUVIO 9 LVK:lle ilmoitetut ulkomaisten ajoneuvojen aiheuttamat liikennevahingot (kpl) 2008-2012. Liikennevahinkotilastot. Ulkomaisten ajoneuvojen... [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi) (2013a)

Suomen Vihreä kortti –toimistolle, LVK:lle, ilmoitettujen ulkomaisten ajoneuvojen aiheuttamien liikennevahinkojen määrää voidaan tarkastella Kuviosta 9. Ilmoitettujen vahinkojen määrä on hieman kasvanut viime vuosina, mutta merkittäviä heilahteluja ei ole tapahtunut. Kuviosta 10 puolestaan selviää, kuinka paljon venäläisten ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja on raportoitu LVK:lle. Esimerkiksi vuonna 2012 LVK:lle oli ilmoitettu 995 kpl ulkomaisten ajoneuvojen aiheuttamia liikennevahinkoja. Näistä 367 kpl eli noin 37 % oli venäläisten ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja. Yli kolmasosa LVK:n tietoon tulevista ulkomaisten ajoneuvojen aiheuttamista liikennevahingoista on siis venäläisten ajoneuvojen aiheuttamia. Syynä korkeaan osuuteen on yhtäältä se, että venäläisiä ajoneuvoja liikkuu Suomessa paljon suhteessa muihin kansalaisuuksiin, ja toisaalta se, että venäläisillä vakuutusyhtiöillä ei ole korvausedustajia Suomessa, jolloin korvaushakemukset menevät aina LVK:n käsittelyyn.



KUVIO 10 Venäläisten ajoneuvojen aiheuttamat liikennevahingot (kpl) 2002-2012. Liikennevahinkotilastot. Venäläisten ajoneuvojen... [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi) (2013b)

### 3 VENÄJÄN JA SUOMEN LIIKENNEVAKUUTUSLAINSÄÄDÄNTÖJEN VERTAILU

Tässä pääkappaleessa keskitytään käymään läpi Suomen ja Venäjän liikennevakuutuslainsäädäntöjen eroja ja yhtäläisyyksiä niiltä osin, kun kyse on liikennevakuutuksen korvauspiiristä tai kolarin osapuolille asetetuista toimintavelvoitteista. Tarkasteluun sisällytetään kaikki lainkohdat, jotka mahtuvat aiemmin mainittuihin rajauksiin. Toistaiseksi sillä ei ole merkitystä, kuinka suuri lainkohdan vaikutus on kokonaisuuden kannalta tai kuinka suurta taloudellista vaikutusta lainkohdalla saattaisi olla kuluttajille ja vakuutusyhtiöille. Löydetyistä eroista merkittävimmät nostetaan tarkempaan käsittelyyn pääkappaleessa 4, sillä ne ovat tutkimuksen keskeisimmät tulokset.

Tarkasteltaessa suomalaista ja venäläistä liikennevakuutuslakia yleisellä tasolla, huomataan, että niistä löytyy samoja aihepiirejä. Molemmissa laeissa annetaan määräyksiä siitä, ketkä tahot ovat liikennevakuuttamisvelvollisia, ja minkälaiset ajoneuvot on liikennevakuutettava. Toisaalta annetaan ohjeita siihen, mitä velvollisuuksia vakuutuksenottajalla ja vakuuttajalla on liikennevakuutussopimusta tehtäessä. Myös liikennevakuutuksen hinnoittelusta annetaan määräyksiä.

Suomen laissa nämä tosin ovat väljemmät kuin Venäjän laissa, sillä venäläinen liikennevakuutustuote ei ole vapaa hintakilpailulle<sup>131</sup>. Lait antavat myös määräyksiä muutoksenhakuteistä sekä seuraamuksista vakuutuslaitoksille, kun korvauksen maksaminen viivästyy.

Yhteneväisyyksien lisäksi löytyy luonnollisesti myös aihepiirejä, joille ei löydy suoraa vastaparia toisen maan laista. Suomen laissa keskitytään usean kappaleen verran toteuttamaan Euroopan Unionin liikennevakuutusdirektiivien sisältöä ja näin antamaan määräyksiä ETA-alueen sisällä sattuvista liikennevahingoista. Venäjän laissa taas luetellaan yksityiskohtaisia määräyksiä liikennevakuutustoimintaa harjoittaville vakuutusyhtiöille. Tällaisia ovat muun muassa vakuutusyhtiöiden jäsenmaksuista keskusliitolle sekä vakuutusyhtiöiden vakavaraisuudesta annetut määräykset.

Suomella sekä Venäjällä on liikennevakuutuslakien lisäksi myös muita lakeja, jotka koskettavat liikennevakuutusjärjestelmää. Suomessa vahingonkorvauslaki sisältää korvauksen maksamiseen liittyviä määräyksiä. Venäjällä puolestaan korvauksen maksamisen yksityiskohtia löytyy siviili-koodeksista. Venäjän liikennevakuutuslaissa on enemmän ja yksityiskohtaisempia toimintaohjeita sekä suoranaisia velvoitteita liikennevahingon osapuolille. Ensisilmäyksellä syntyy käsitys siitä, kuinka paljon byrokraattisemmaksi liikennevahingon korvauskäsittely Venäjällä muodostuu lainsäädännön määräysten vuoksi.

### 3.1 Tutkimuksen kohderyhmä

Tutkimus keskittyy vertailemaan Suomen ja Venäjän liikennevakuutuslaeista korvauspiiriä sekä kolarin osapuolille asetettuja toimintavelvoitteita. Nämä ovat sellaisia osa-alueita, joilla on eniten käytännön merkitystä, kun ajatellaan liikennevahingon korvauskäsittelyä sekä maksettavaa korvausta. Tästä näkökulmasta johtuen tutkimuksen tuloksista on apua suomalaiselle autoilijalle, joka suunnittelee matkaa Venäjälle ja haluaa kartoittaa liikenteestä johtuvaa riskiä. Tutkimuksen tulokset ovat arvokkaimpia nimenomaan yksityishenkilöille johtuen korkeista henkilökohtaisista riskeistä, joita Venäjän liikennevakuutusjärjestelmästä aiheutuu. Yksityishenkilöillä on myös verraten huonommat lähtökohdat ottaa selvää vieraan maan lainsäädännön sisällöstä kuin samassa tilanteessa olevilla yritysillä.

---

<sup>131</sup> Manson & Mariska 2005, 50.

Vaikka tutkimuksessa ei ole otettu erityistä yrityksen näkökulmaa, ei ole poissuljettua, etteikö tutkimuksen tuloksista olisi apua myös yrityksille, joilla on toimipisteitä Venäjällä, tai jotka lähettävät työntekijöitä Venäjälle. Yritykset voivat hyödyntää tutkimustuloksia riskienhallinnassaan soveltuvin osin. On kuitenkin suositeltavaa tutustua myös Venäjän liikennevakuutus sopimuksen tekemiseen ja ylläpitämiseen liittyviin lainkohtiin, mikäli yrityksen liiketoimintaan liittyy Venäjän rekisterissä olevia ajoneuvoja. Venäjän liikennevakuutuslaissa on vakuuttamiseen liittyvää säännöstöä paljon, mutta tässä tutkimuksessa tämä aihepiiri on rajattu ulkopuolelle.

Tutkimuksen tuloksista hyötyvät myös suomalaiset vakuutusyhtiöt. Vakuutusyhtiöt voivat suunnitella tulosten avulla tuotteita, joiden kohderyhmänä ovat Venäjälle matkailevat autoilijat. Kuten kappaleessa 1.1 tuotiin ilmi, suomalaisilla vakuutusyhtiöillä on rajatusti ulkomaille tarkoitettuja liikenteen lisävastuuvakuutus tuotteita tarjolla. Vakuutusyhtiöt voivat tutkimuksen tulosten avulla kartoittaa, mikä olisi tällaisen lisävastuuvakuutuksen korvauspiiri verrattuna lakisääteiseen liikennevakuutukseen. Tällä tavoin tuotteesta saataisiin kannattava, mutta se osattaisiin myös markkinoida potentiaalisille asiakkaille. Suomen Vihreä kortti –toimisto, Liikennevakuutuskeskus, voi myös hyötyä tämän tutkimuksen katsauksesta Venäjän liikennevakuutuksen sisältöön. Liikennevakuutuskeskuksella on erityinen rooli tiedottajana ja valistajana, minkä vuoksi tutkimuksen tulokset auttavat sitä tarjoamaan informaatiota matkailijoille.

### 3.2 Vertailu korvauspiirin suhteen

Maiden lainsäädännöt pyrkivät luomaan kehykset sille, mitä liikennevakuutus voi korvata. Suomen liikennevakuutuslaissa määritellään aluksi liikennevakuutuksen korvaavan henkilö- ja omaisuusvahinkoja<sup>132</sup>. Vastaava kohta löytyy Venäjän laista<sup>133</sup> ja näin ollen korvauspiirille on luotu lähtökohdat. Molempien maiden liikennevakuutuksen tarkoituksena on siis korvata henkilö- ja omaisuusvahinkoja, mutta voidaanko korvauspiirin ulkopuolelle rajata varallisuusvahingot. Suomen korvauskäytännössä henkilö- tai omaisuusvahinkoon kiinteästi liittyvää varallisuusvahinkoa on voitu korvata. Kuitenkaan puhdasta varallisuusvahinkoa ei voida korvata.<sup>134</sup> Henkilövahinkoon kiinteästi liittyvä varallisuusvahinko olisi esimerkiksi vahingon kärsineen ansiotulojen saamatta jääminen. Samoin omaisuusvahingossa ajoneuvon vaurioituminen saattaa

<sup>132</sup> LVL 1 §.

<sup>133</sup> 40-FZ 3 §.

<sup>134</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 18.

johtaa ansiotulojen menetykseen, mikäli työtä ei päästä jatkamaan vaurioituneella ajoneuvolla eikä tilalle saada ajoneuvoa.

Venäjän liikennevakuutuslaissa varallisuusvahinkoihin otetaan kantaa parissa kohtaa. Tarkemmin sanottuna laki jättää liikennevakuutuksen korvauspiirin ulkopuolelle vahingosta aiheutuneen moraalisen haitan sekä saamatta jääneen tulon<sup>135</sup>. Saamatta jäänyt tulo tarkoittaa sellaista tuloa, jota vahingon kärsinyt olisi saanut, ellei hänelle olisi aiheutettu liikennevahinkoa<sup>136</sup>. Tästä poikkeuksena ovat suoraan henkilövahingosta johtuvat tulonmenetykset, jotka ovat korvattavia<sup>137</sup>. Moraalista haittaa voi olla esimerkiksi se, että henkilö ei liikennevahingon jälkeen kykene samanlaiseen yhteiskunnalliseen aktiivisuuteen tai hän menettää työpaikkansa<sup>138</sup>. Lainsäätäjät molemmissa maissa ovat siis pyrkineet rajaamaan lakisääteisen vakuutuksen korvauspiiriin siten, että korvausmäärät pysyisivät ennustettavina ja vakuutusyhtiöiden olisi helpompi arvioida korvausmenoja. Vahinkojen seurannaiset varallisuusvahingot voivat kasvaa yllättävän suuriksi, varsinkin yritysomisteisen omaisuuden vaurioituessa.

### 3.2.1 Vastuuperiaatteet

Suomen liikennevakuutusjärjestelmä on osin tuottamukseen perustuva ja osin ankaran vastuun järjestelmä. Tämä käy liikennevakuutuslaista ilmi siten, että aluksi pykälässä 4 liikennevakuutuksen kerrotaan korvaavan vahingot ilman, että kukaan on henkilökohtaisesti vahingonkorvausvelvollinen vahinkoon<sup>139</sup>. Aluksi siis säädetään pohja ankaralle vastuulle. Tämän jälkeen pykälässä 8 mainitaan poikkeus ankaran vastuun periaatteelle. Poikkeus koskee tilanteita, joissa vahingon kärsineenä on ollut toinen moottoriajoneuvo (myös kiskoilla kulkeva) ja sen ajoneuvon sisällä ollut henkilö tai omaisuus. Tällaisessa kahden moottoriajoneuvon kohtaamisessa voidaan käyttää toisen ajoneuvon liikennevakuutusta ainoastaan kolmessa tapauksessa: 1 löytyy kuljettajan, matkustajan tai omistajan tuottamus vahinkoon, 2 ajoneuvo on ollut puutteellisessa kunnossa tai 3 ajoneuvon kulku tai sijoitus on ollut liikennesääntöjen vastainen.<sup>140</sup> Ensi vilkaisulla kohdat 1 ja 3 vaikuttavat olevan päällekkäisiä, sillä onhan ajoneuvon kulku liikennesääntöjen vastainen, kun vahinko aiheutetaan tuottamuksella; esimerkiksi väistämättä oikealta tulevaa tasa-

<sup>135</sup> 40-FZ 6 § b.

<sup>136</sup> Kuznetsova 2008, 9.

<sup>137</sup> GK RF 1085 § 1.

<sup>138</sup> Kuznetsova 2008, 9.

<sup>139</sup> LVL 4 §.

<sup>140</sup> LVL 8 §.

arvoisessa risteyksessä. 3 kohdan merkitys on kuitenkin siinä, että ajoneuvon kuljettaja voi olla vapaa tuottamuksesta muun muassa sairaskohtauksen vuoksi, mutta ajoneuvo on silti kulkenut liikennesääntöjen vastaisesti.<sup>141</sup> Lainkohta on luotu siis paikkaamaan tuota korvattavuuden aukkoa.

Suomen liikennevakuutusjärjestelmässä ei ole aina tarpeen löytää vain yhtä syyllistä moottoriajoneuvoa, jotta liikennevahinkoa ylipäänsä korvattaisiin. Moottoriajoneuvojen välillä syyllisyys saattaa jakautua esimerkiksi puoleksi tai muihin murtolukuihin (esim.  $\frac{1}{4}$  ja  $\frac{3}{4}$ ). Laki ottaa huomioon myös vahingon kärsineen tuottamuksen ja antaa mahdollisuuden tähän osittaiseen syyllisyyden jakoon vain omaisuusvahinkojen suhteen. Sen sijaan henkilövahingoissa vahingon kärsinyt voi valita, mistä liikennevakuutuksesta korvauksen hakee; sen ajoneuvon, jossa on itse ollut kyydissä vai vastapuolen ajoneuvon liikennevakuutuksesta.<sup>142</sup> Henkilövahinkokorvauksen suorittamisen jälkeen liikennevakuutusyhtiöt jakavat korvausvastuun keskenään ajoneuvojen tuottamuksen suhteessa<sup>143</sup>.

Venäjän liikennevakuutuslaissa todetaan, että liikennevakuutuksesta korvataan vahingot, jotka ovat aiheutuneet moottoriajoneuvon käyttämisestä Venäjän alueella<sup>144</sup>. Vastuuperiaatteesta ei löydy tarkempaa kuvausta liikennevakuutuslaista, vaan siitä säädetään yksityiskohtaisemmin siviilikoodeksista. Liikennevahingon korvausvastuun toteutumiseksi ei vaadita vahingon aiheuttajan lainvastaista toimintaa tai syyllisyyttä.<sup>145</sup> Ajoneuvon kuljettajan korvausvastuu muodostuu siis pelkästään siitä, että hän on käyttänyt moottoriajoneuvoa liikenteessä. Venäjän järjestelmä on näin ollen myös ankaraan vastuuseen perustuva. Ankaran vastuun periaate rajoittuu kuitenkin koskemaan vain muita vahingon kärsineitä kuin moottoriajoneuvoja ja niiden kuljettajia. Tämä tarkoittaa sitä, että kahden tai useamman moottoriajoneuvon kolaroidessa korvausvastuu määräytyy sen mukaan kenessä osallisista on ollut syytä vahingon aiheutumiseen. Kuka on esimerkiksi rikkonut tieliikenteestä annettuja lakeja? Mikäli syyllisyyttä ei voida todentaa, moottoriajoneuvojen ja niiden kuljettajien vahinkoja ei korvata minkään ajoneuvon liikennevakuutuksesta. Sen sijaan matkustajien henkilövahingot kuuluvat ankaran vastuun piiriin, joten heidän henkilövahinkoja puolestaan korvattaisiin liikennevakuutuksesta.<sup>146</sup>

<sup>141</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 25.

<sup>142</sup> LVL 8 §.

<sup>143</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 27.

<sup>144</sup> 40-FZ 6 § 1.

<sup>145</sup> Abramov & Fogelson 2006, 13.

<sup>146</sup> Abramov & Fogelson 2006, 14.



Suomalainen liikennevakuutus korvaa henkilövahinkoja kansainvälisestikin katsottuna hyvin laajasti. Se korvaa kaikkien osapuolten henkilövahinkoja, mukaan lukien myös vahingon aiheuttaneen kuljettajan henkilövahingot<sup>147</sup>. Näin huomioon ottaen tietenkin laissa mainitut rajoitukset, joita käsitellään myöhemmin. Venäläinen liikennevakuutus korvaa vahingon kärsineen henkilövahinkoja, oli tämä sitten autoilija, polkupyöräilijä, jalankulkija tai muu ulkopuolinen henkilö. Se ei korvaa vahingon aiheuttaneen kuljettajan henkilövahinkoja, mutta kuitenkin kyseisessä ajoneuvossa matkustajina olleiden henkilövahingot.<sup>148</sup>

Kysymys siitä, milloin liikennevakuutus on voimassa ajoneuvon ollessa pysähdyksissä, on maiden välillä ratkaistu eri tavalla. Suomessa liikennevakuutus on voimassa tilanteissa, joissa ajoneuvo on pysäköity ja siihen esimerkiksi ollaan nousemassa kyytiin tai poistumassa kyydistä<sup>149</sup>. Lisäksi laissa tarkennetaan, että sellainen henkilövahinko, joka on sattunut ajoneuvon ollessa liikkumattomana eikä kyseessä ole ollut ajoneuvon pysähtymisen tai liikkeelle lähtemisen yhteydessä tapahtunut vahinko, voidaan evätä tai korvausta voidaan alentaa<sup>150</sup>. Venäjällä puolestaan liikennevahingoksi käsitetään tilanne, jossa ajoneuvo on liikkeessä. Siten esimerkiksi parkissa olevan ajoneuvon oven avaamisesta aiheutunut vahinko ei tule liikennevakuutuksesta korvattavaksi.<sup>151</sup>

Molemmat lait ottavat kantaa siihen, milloin vakuutusyhtiöllä on oikeus hakea maksamaansa korvausta takaisin vahingon aiheuttaneelta henkilöltä. Kyseessä on niin sanottu henkilöön kohdistuva regressioikeus. Tämän aihealueen puitteissa laeista löytyy sekä yhtäläisyyksiä että eroja. Suomen laissa mainitaan tilanteet, jossa henkilö on aiheuttanut vahingon tahallaan tai päihtyneenä. Alkoholille on asetettu rajaksi verestä mitattuna 1.2 promillea ja uloshengitysilmaasta mitattuna 0,53 mg, mutta huumausaineiden ollessa kyseessä ei tällaista rajaa ole lainkaan. Regressioikeus syntyy myös silloin, kun kuljetetaan varastettua ajoneuvoa, mikäli vahinko on tällöin johtunut huolimattomuudesta.<sup>152</sup>

---

<sup>147</sup> LVL 1 §.

<sup>148</sup> 40-FZ 1 §.

<sup>149</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 12–13.

<sup>150</sup> LVL 7 §.

<sup>151</sup> Abramov & Fogelson 2006, 15.

<sup>152</sup> LVL 20 §.

Kun kyseessä on henkilöön kohdistuva regressioikeus, venäläinen laki mainitsee tahallisen henkilövahingon aiheuttamisen itselle tai päihtyneenä ajon (alkoholi, huumausaineet ja muut), mutta ei määrittele tarkemmin, millä mitattavalla rajalla päihtyneenä ajaminen määritellään. Samoin regressioikeus syntyy silloin, kun ajoneuvon kuljettajalla ei ole ollut lupaa kuljettaa ko. ajoneuvoa. Sillä, onko vahinko aiheutettu tuolloin huolimattomuudella, ei ole merkitystä.<sup>153</sup> Päihtyneenä ajaessa riski liikenneonnettomuuden aiheuttamiseen kasvaa huomattavasti ja onkin luonnollista, että molemmat lainsäätäjät ovat katsoneet, että vakuutusyhtiöllä on tällöin oikeus periä maksamiaan korvauksia takaisin vahingon aiheuttajalta. Suomessa henkilövahinkoon johtaneista liikennevahingoista on noin 13 %:ssa ollut alkoholilla osuutta vahingon sattumiseen<sup>154</sup>. Venäjällä vastaava luku on noin 7 %<sup>155</sup>. Kun päihtyneenä ajo on mainittu erikseen laissa, ei vakuutusyhtiön tarvitse lähteä osoittamaan, että päihtymyksellä oli merkitys vahingon syntymiseen. Vakuutusyhtiön tarvitsee ainoastaan osoittaa, että aiheuttaja oli päihtynyt laissa mainitun rajan yli tai Venäjän tapauksessa ylipäänsä päihtynyt.

Lainsäätäjät eivät todennäköisesti ole ajatelleet pelkästään liikennevakuutusyhtiöiden etua, kun henkilöön kohdistuva regressioikeus on otettu mukaan liikennevakuutusjärjestelmään. Lisämotiivina lienee ollut viestittää kansalaisille näiden toimintamallien paheksuttavuudesta. Vaikka vakuutusyhtiölle annetaan regressioikeus henkilöä kohtaan, ei ole sanottua, että vakuutusyhtiöt automaattisesti hyötyvät prosessista, kun otetaan huomioon aiheutuvat kulut ja perittävien henkilöiden maksukykyisyys. Täytyy myös muistaa, että vakuutusyhtiöllä on korvausvastuu kolmatta henkilöä kohtaan, vaikka vahingon aiheuttaja olisi esimerkiksi alkoholin vaikutuksen alaisena.

Venäjän laissa annetaan vakuutusyhtiöille mahdollisuuksia tekijäregressiin myös sellaisissa tilanteissa, joita Suomen laki ei tunne. Mikäli vahingon aiheuttanut henkilö pakenee vahinkopaikalta, voi vakuutusyhtiö hakea takaisin vahingon kärsineelle maksamiaan korvauksia.<sup>156</sup> Tässä yhteydessä pakeneminen tarkoittaa liikennevahingon sattumisaikaa poistumista ennen poliisiviranomaisten saapumista. Poikkeuksena voivat olla ainoastaan tilanteet, joissa on välttämätöntä kuljettaa henkilövahingon kärsinyt lähimpään sairaalaan.<sup>157</sup> Regressioikeus syntyy myös silloin, kun henkilöä ei ole mainittu vakuutus sopimuksessa ajoneuvon kuljettajaksi tai ajoneuvoa on

<sup>153</sup> 40-FZ 14 §.

<sup>154</sup> CEA Road Safety Compendium, 24.

<sup>155</sup> Nalitšije podvižnogo sostava... [www.gks.ru](http://www.gks.ru) (2012a)

<sup>156</sup> 40-FZ 14 §.

<sup>157</sup> Grudtsyna & Spektor 2009, 160.

kuljetettu vakuutussopimuksessa sovitun ajan ulkopuolella<sup>158</sup>. Nämä kaksi kohtaa viittaavat siihen, että venäläinen liikennevakuutuslaki antaa mahdollisuuden määritellä ajoneuvon kuljettajiksi sitovasti tietyt henkilöt ja sopimuksen voimassaoloa voidaan myös ajallisesti rajata<sup>159</sup>.

Suomen laissa taas henkilöön kohdistuva regressioikeus annetaan myös silloin, kun vahinko on aiheutettu törkeästä huolimattomuudesta<sup>160</sup>. Venäjällä on pyritty säätelemään liikennevakuutuslain avulla sekä liikennekäyttäytymistä että liikennevakuutussopimuksessa asetettujen ehtojen noudattamista. Liikennepaosta rangaistaan korvausten takaisinperinnällä ja tällä yritetään ohjata kansalaisten suhtautumista asian tärkeyteen. Suomen laissa taas on pyritty siihen, että huolimattomuuden tasolla on merkitys siihen, voidaanko vahingonkorvaus takaisinperiä aiheuttajalta. Toisin sanoen Suomen laissa keskitytään hakemaan syy-yhteyttä vahingon aiheuttamiselle ja jätetään liikennerikkeistä rankaiseminen rikoslain puolelle. Venäjän laki on sikäli ongelmallinen, että siinä ei mainita törkeää huolimattomuutta, jota voisi esimerkin vuoksi olla vaikkapa runsas ylinopeus ennen vahinkoa. Suomalaisen lain avulla vakuutusyhtiö pääsee takaisinperimään törkeän huolimattomalla käytöksellä aiheutetut vahingot. Venäjän laissa ei tällaista mahdollisuutta anneta.

Venäjän liikennevakuutuslaki rajaa korvauspiirin ulkopuolelle asiakokonaisuuksia<sup>161</sup>, ja korvauksille on asetettu myös verraten matalat rahalliset rajat. Vahingon kärsineellä osapuolella ei ole mahdollisuutta hakea rajausten ulkopuolelle jäävistä asioista korvausta vakuutusyhtiöltä. Muutama lain kohta paljastaa yllättävän ankaran käytännön. Kun vakuutusyhtiön vastuu korvauksen maksusta lakkaa, vakuutuksenottajan vastuu alkaa. Venäjän liikennevakuutuslain 6 § sekä siviili koodeksin 1072 § määräävät, että *vahingon aiheuttanut taho joutuu henkilökohtaiseen korvausvastuuseen siitä vahingosta tai vahingon määrästä, jota liikennevakuutus ei korvaa*.<sup>162</sup> Ajoneuvon omistaja ei voi siis täysin siirtää vastuutaan vakuutusyhtiöille ottamalla ajoneuvolleen pakollisen liikennevakuutuksen ja toimimalla liikenteessä huolellisesti. Vastuu seuraa häntä ja velvollisuus korvata aiheutuneita vahinkoja voi nousta yllättäen ja ennalta arvaamattoman suurena. Esimerkiksi 6 §:n asiakokonaisuudet (joita käsitellään myöhemmin kappaleessa 3.2.2) ovat sellaisia, että niiden potentiaalinen vahingonmäärä voi kasvaa suureksi. Esimerkiksi törmääminen arvorakennukseen saattaa jäädä kokonaan ajoneuvon omistajan maksettavaksi. Samoin liiken-

---

<sup>158</sup> 40-FZ 14 §.

<sup>159</sup> 40-FZ 16 §.

<sup>160</sup> LVL 20 §.

<sup>161</sup> 40-FZ 6 § 2 a-j.

<sup>162</sup> 40-FZ 6 §; GK RF 1072 §.

nevuutuksen asettamat rahamääräiset korvausrajat ovat sekä henkilö- että omaisuusvahingossa huomattavan alhaiset, jolloin ei vaadita erityistä poikkeustilannetta, että liikennevahinko ylittäisi nuo rajat.

Suomessa liikennevakuutuslain 12 §:ssä säädetään vahingon aiheuttaneen henkilön vastuusta seuraavasti:

*Jos korvausta vaaditaan liikennevakuutuksesta korvattavan vahingon johdosta moottoriajoneuvon omistajalta, kuljettajalta tai matkustajalta muun kuin tämän lain nojalla, on korvaus kuitenkin tuomittava vakuutusyhtiön vastuusta voimassa olevien säännösten mukaisesti ja siitä riippumatta, onko hänellä vahingonkärsineeltä myös saaminen. Näin tuomittu määrä saadaan periä vain asianomaiselta vakuutusyhtiöltä, joka vapautuu vastuusta maksamalla korvauksen vahingonkärsineelle. (LVL, 12 §.)*

Myös siinä tilanteessa, jossa liikennevahingon aineellisten vahinkojen yläraja tulisi vastaan, yllenevää osuutta ei voitaisi hakea korvattavaksi vahingon aiheuttajalta<sup>163</sup>. Tämä tarkoittaa sitä, että Suomessa liikennevahingon aiheuttaneella henkilöllä on voimakas suoja korvausvaatimuksia vastaan, mikäli hän on huolehtinut ajoneuvonsa liikennevakuuttamisesta eikä ole toiminut törkeän huolimattomasti. Tällaisen suojan antaminen on perusteltua, sillä se lisää liikennevakuutusjärjestelmän uskottavuutta autoilijoiden keskuudessa. Tieto siitä, että liikennevakuutusyhtiö hoitaa vastuun korvauksen maksamisesta, antaa liikennevakuutuksen ottamiselle konkreettisen arvon sen sijaan, että ainoa syy ottaa liikennevakuutus olisi sen lakisääteinen pakollisuus.

### 3.2.2 Rajoitukset

Maiden välillä löytyy joitain samankaltaisuuksia siinä, minkälaisia vahinkoja tai ajoneuvon käyttötilanteita ei katsota korvattavaksi liikennevakuutuksesta. Suomen laissa käsitellään kuormaus- ja kuorman purkamista sekä muuta työsuoritusta, jota ajoneuvolla voidaan tehdä. Korvauspiirin ulkopuolelle rajataan työtä suorittavaan henkilöön kohdistunut vahinko sekä toiminnan kohteena olevaan omaisuuteen tai ajoneuvoon kohdistunut vahinko.<sup>164</sup> Tällaista työsuoritusta voisi olla esimerkiksi toisen ajoneuvon hinaaminen. Hinattava ajoneuvo on työsuoritukseen kohteena, jolloin sille hinatessa aiheutunutta vahinkoa ei korvata hinausta suorittavan ajoneuvon liikenneva-

<sup>163</sup> Vesa Apukka.

<sup>164</sup> LVL 5 § 1-2.

kuutuksesta. Lisäksi laissa todetaan, että moottoriajoneuvo ei ole liikenteessä silloin, kun sillä suoritetaan maatilatalouden töitä tai oleellisesti muuta työtä kuin henkilön tai tavarankuljetusta liikenneväylistä erillään olevassa paikassa.<sup>165</sup>

Venäjän laissa käsitellään rahdattavaa omaisuutta sekä ajoneuvoon liitettyjä laitteita. Korvausten ulkopuolelle rajataan tilanne, jossa ajoneuvon kuljettaja aiheuttaa vahinkoa kuljettamalleen ajoneuvolle tai perävaunulle, niihin liitettyille laitteille tai niiden rahdille. Laissa rajataan lisäksi korvausten ulkopuolelle rahdin lastaamisesta tai purkamisesta aiheutunut vahinko.<sup>166</sup> Myöskään rahdin aiheuttamaa vahinkoa ei korvata, mikäli vahinko korvataan toisesta lakisääteisestä vakuutuksesta.<sup>167</sup> Tällä lakisääteisellä vakuutuksella tarkoitetaan oletettavasti kuljetusvakuutusta. Molemmilla laeissa on pyritty siihen, että liikennevakuutus on voimassa, kun ajoneuvoa käytetään sille tyypilliseen toimintaan; liikkumiseen. Ajoneuvolla tehtävät työsuoritukset ja tavarankuljetus on katsottu olevan sellaista riskiä, jota liikennevakuutuksella ei haluta kattaa. Työsuoritukset ja kuljetus liittyvät kiinteästi yritystoimintaan ja yritysten katsotaan voivan vakuuttaa riskejään vapaaehtoisilla vakuutuksilla.

Suomen laissa ajoneuvon ei katsota olevan liikennevakuutuksen piirissä silloin, kun se on säilytettävänä tai korjattavana ja se on liikenneväylistä erillään olevassa paikassa.<sup>168</sup> Esimerkkinä tällaisesta liikenneväylistä erillään olevasta paikasta olisi muun muassa korjaamohalli tai autotalli. Molempien ehtojen tulee siis toteutua, jotta tämä rajoituskohta tulee voimaan. Sen sijaan ajoneuvon ei tarvitse olla pysäköitynä. Tilanne, jossa ajoneuvoa siirretään korjaushallissa korjaustoimenpiteitä varten, ei tule korvattavaksi liikennevakuutuksesta tämän rajoitusehdon mukaisesti.<sup>169</sup>

Venäläisessä lainsäädännössä ei ole täysin vastaavaa rajoitusehtoa. Mutta venäläisessä liikennevakuutuslaissa määritellään kuitenkin ajoneuvon käyttö siten, että ajoneuvoa ajetaan teillä tai teihin liittyvillä alueilla kuten pihalla, asuinalueilla, parkkipaikoilla, huoltoasemilla ja muilla tällaisilla alueilla.<sup>170</sup> Lain kohtaa voisi tulkita siten, että suljettu alue kuten autotalli ei liity tieverkkoon, jolloin myöskään liikennevakuutus ei olisi voimassa. Tämän suuntaista päättelyä

<sup>165</sup> LVL 2 § 2).

<sup>166</sup> 40-FZ 6 § i, j.

<sup>167</sup> 40-FZ 6 § e.

<sup>168</sup> LVL 2 §, 3).

<sup>169</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 16.

<sup>170</sup> 40-FZ 1 §.

tukee se, että esimerkiksi organisaation tai yrityksen piha-alue on katsottu tietyin ehdoin olevan liikennevakuutuksen voimassaoloalueen ulkopuolella. Tunnusmerkkeinä tällaiselle alueelle on, että alue on merkitty, erotettu esimerkiksi puomilla ja alueelle kulkemista kontrolloidaan.<sup>171</sup>

Milloin työntekijän henkilövahinko korvataan liikennevakuutuksesta ja milloin lakisääteisestä työtaturmavakuutuksesta, on määritelty molemmissa laeissa samalla tavalla. Kun henkilövahingon kärsinyt on ollut suorittamassa työtehtäviä ja lakisääteinen työtaturmavakuutus korvaa vahingon, liikennevakuutus ei korvaa vahinkoa niiltä osin. Rajausta on tehty siis siten, että työtaturmavakuutuksen lainsäädännön perusteella päätetään korvattavuus ja tämän jälkeen liikennevakuutus korvaa mahdollisesti jäljelle jääneen osan.<sup>172</sup>

Töissä olevalle henkilölle henkilövahingosta aiheutunut ansionmenetys korvataan siis jommasta kummasta lakisääteisestä vakuutuksesta riippuen liikennevahingon sattumishetkestä. Kuitenkin kokonaan toinen asia on korvataanko työntekijän henkilövahingosta johtuva poissaolo työnantajalle. On tilanteita, joissa työnantaja joutuu palkkaamaan sairauslomalla olevan työntekijän tilalle sijaisen hoitamaan poissaolijan työt. On myös tilanteita, joissa työntekijän työnkuva on niin erityinen, että sijaista ei ole mahdollista hankkia ja tekemättömistä töistä aiheutuu yritykselle esimerkiksi sopimussanktioita. Tällaiset työnantajalle aiheutuvat menetykset, jotka johtuvat työntekijälle sattuneesta liikenteen henkilövahingosta on rajattu molempien maiden liikennevakuutusjärjestelmässä korvauksen ulkopuolelle.<sup>173</sup> Tätä rajoitusta ei pidä sekoittaa vahingoittuneen työntekijän ansionmenetykskorvaukseen, joka Suomen järjestelmässä voidaan myös teknisesti maksaa työnantajalle, joka puolestaan maksaa täyden palkan työntekijälle sairausloman ajalta.

Suomen laissa ei ole erityistä kohtaa, jossa ajoneuvon kuljettajasta säädettäisiin. Sen sijaan Venäjän lain mukaan liikennevakuutussopimus on voimassa, kun ajoneuvon kuljettajana on omistajan hyväksymä henkilö tai muu henkilö, jolla on laillinen oikeus kuljettaa kyseistä ajoneuvoa<sup>174</sup>. Kuitenkin laki antaa mahdollisuuden vakuutuksenottajalle ja liikennevakuutusyhtiölle sopia, että vakuutetun ajoneuvon kuljettajina toimivat tietyt vakuutussopimuksessa nimetyt henkilöt. Tällöin kyseessä on rajoitetun käytön sopimus, jossa myös ajoneuvon käyttöajankohtaa on voitu rajoittaa koskemaan esimerkiksi vain talvikuukausia.<sup>175</sup> Tällaisen sopimustyyppin etuna on toki

<sup>171</sup> Abramov & Fogelson 2006, 123.

<sup>172</sup> 40-FZ 6 §, f; LVL 6 §.

<sup>173</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 18; 40-FZ 6 § g).

<sup>174</sup> 40-FZ 15 § 2.

<sup>175</sup> 40-FZ 16 §.

joustava hinnoittelu, jos ajoneuvoa ei ole tarpeen käyttää kuin tiettynä ajanjaksona. Vakuutus-  
senottajan on pidettävä tarkasti huolta sopimukseen kirjattujen erikoisehtojen täyttymisestä.

Väärän ajankohdan tai kuljettajan myötä myös liikennevakuutuksen voimassaolo saattaa raueta. Oikeusistuimet ovat tulkinneet lakia kahdella tapaa. Toisaalta niin, että vakuutusyhtiön vastuu kolmatta osapuolta kohtaan lakkaa näissä tilanteissa kokonaan, vaikka asiantuntijoiden mielestä kyseessä ei olisikaan oikein perusteltu tulkinta.<sup>176</sup> Toisaalta on myös tulkittu, että vakuutusyhtiön vastuu kolmatta osapuolta kohtaan ei lakkaa, vaikka ajoneuvon kuljettajaa ei olisikaan mainittu vakuutus sopimuksessa, mutta vakuutusyhtiö saa regressioikeuden perusteella hakea korvauksia takaisin vahingon aiheuttajalta<sup>177</sup>.

Molemmat lait ottavat kantaa siihen, mitä korvataan, kun esine vaurioituu. Suomen laissa vahingon kärsineelle annetaan oikeus korjauskustannuksiin tai moottoriajoneuvon käypään arvoon, mikäli sitä ei voida korjata kohtuullisin kustannuksin<sup>178</sup>. Venäjän laki on monisanaisempi, mutta myös siellä mainitaan tuhoutuneesta esineestä korvattavaksi "päivän arvo"<sup>179</sup>, joka on toinen tapa ilmaista termi käypä arvo. Venäjän laki menee yksityiskohtiin ja siinä eritellään korjauskustannuksiin kuuluviksi materiaalit, varaosat sekä työn osuus, joita tarvitaan, että esine saadaan siihen kuntoon, missä se oli ennen vahinkoa<sup>180</sup>. Lisäksi mainitaan, että liikennevakuutuksesta korvataan ulkopuolisen tekemästä puolueettomasta tavarantarkastuksesta aiheutuneet kustannukset<sup>181</sup>.

Molemmissa laeissa pyritään asettamaan peruseriaatteen korvauksen määrälle. Käyvän arvon maksaminen tuhoutuneesta esineestä on yleisen vahingonkorvausoikeudellisen periaatteen, rikastumiskiellon, mukaista. Ajatuksena on siis tuoda vahingon kärsinyt mahdollisimman hyvin siihen tilanteeseen, missä hän oli ennen vahingon syntyä. Korvausta maksettaessa ei kuitenkaan ylitetä tuota tilannetta, koska se johtaisi vahingon kärsineen vahingosta hyötymiseen.<sup>182</sup> Tilanteessa, jossa vaurioitunut ajoneuvo jää vahingon kärsineen omistukseen, mutta sen korjauskustannukset ylittäisivät ajoneuvon käyvän arvon, vakuutusyhtiö maksaa käyvän arvon vähennetty-

<sup>176</sup> Abramov & Fogelson 2009, 255–258.

<sup>177</sup> Abramov & Fogelson 2009, 259–263.

<sup>178</sup> LVL 6 §.

<sup>179</sup> 40-FZ 12 § 2.1 a).

<sup>180</sup> 40-FZ 12 § 2.2.

<sup>181</sup> 40-FZ 12 § 5.

<sup>182</sup> Hemmo 2002, 140.

nä romun arvolla<sup>183</sup>. Tätä käytäntöä noudatetaan kummassakin maassa. Kuitenkin Suomessa korjauskelvottomaksi vaurioitunut ajoneuvo tyypillisesti ostetaan vakuutusyhtiöön eli lunastetaan ja laissa myös veloitetaan vahingon kärsinyt luovuttamaan ajoneuvo korvauksen maksajalle.<sup>184</sup>

Suomen liikennevakuutuslaissa on erityinen kohta, jossa korvauspiirin ulkopuolelle rajataan arvonaleneminen<sup>185</sup>. Jos ajoneuvoa ei ole saatu korjattua vahinkoa edeltävään tilaan, korvaus voidaan kuitenkin maksaa ns. puuttuvana korjauksena, jolloin kyse ei kuitenkaan ole varsinaisesta arvonalennuskorvauksesta<sup>186</sup>. Venäjän laissa tällaista kohtaa ei ole, mutta korvauskäytäntö on osoittanut, että arvonalenemista ei pidetä korvattavana liikennevakuutuksesta<sup>187</sup>. Perusteluina maiden ratkaisulle voidaan esittää muun muassa se, että korjaustekniikka on nykyisellään riittävän hyvää, jotta ajoneuvo saadaan vahinkoa edeltävään kuntoon<sup>188</sup>. Tämä huomioon ottaen vastuu korjauksen laadusta on korjauspalvelun tarjoajalla eikä vakuutuskorvauksen maksajalla<sup>189</sup>.

Suomen liikennevakuutusjärjestelmässä vakuutusyhtiöt antavat suoraan vahingon kärsineille maksettavien rahakorvausten lisäksi myös laskutuslupia erilaisille palveluntarjoajille<sup>190</sup>. Tämä luonnollisesti lisää korvauspalvelun joustavuutta, ja vähentää vahingon kärsineen oman pääoman käyttöä. Venäjän liikennevakuutuslaissa mainitaan omaisuusvahinkojen suhteen, että vakuutusyhtiöllä on mahdollisuus järjestää ja maksaa omaisuuden korjaus laskuttajalle vahingon kärsineen suostumuksella<sup>191</sup>. Kyseessä on siis vakuutusyhtiölle annettu oikeus eikä velvollisuus toimia näin. Vahingon kärsinyt ei voi valita tällaista suoraa palveluntarjoajan laskuttamista. Käytännössä tästä mahdollisuudesta ei ole vakiintunut korvaustapaa, vaan vakuutusyhtiöt maksavat korvaukset useimmiten rahana.<sup>192</sup>

Suomen liikennevakuutuslaissa rajataan korvauksen ulkopuolelle tilanne, jossa ajoneuvoa "...käytetään liikenteestä eristetyllä alueella kilpailu- harjoitus- tai kokeilutarkoituksiin"<sup>193</sup>. Venäjän laissa rajataan korvauksen ulkopuolelle näiden samojen tilanteiden lisäksi ajo-

<sup>183</sup> Grudtsyna & Spektor 2009, 131.

<sup>184</sup> LVL 6 §.

<sup>185</sup> LVL 6 § 1 mom.

<sup>186</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 95.

<sup>187</sup> Grudtsyna & Spektor 2009, 135–136.

<sup>188</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 95.

<sup>189</sup> Grudtsyna & Spektor 2009, 136.

<sup>190</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 97.

<sup>191</sup> 40-FZ 13 § 2.

<sup>192</sup> Zakonoprojekt ob OSAGO, www.insur-info.ru (2013l)

<sup>193</sup> LVL 2 § 4.



opetustilanne<sup>194</sup>. Tätä poikkeusta lukuun ottamatta molemmat lait pyrkivät rajaamaan ulkopuolelle sellaisia tilanteita, joissa liikennevahingon riski kasvaa huomattavasti suurten ajonopeuksien vuoksi. Suomen laissa puhutaan liikenteestä eristetyistä alueista, kun taas Venäjän laissa alue määritellään puhumalla niille tarkoitetuista paikoista. Tämä ero johtaa siihen, että Suomen lain mukaan korvataan laajemmin kilpailu- ym. tilanteita, sillä alueen täytyy olla eristetty, jotta liikennevakuutus ei olisi voimassa. Venäjän lain mukaan pelkästään se, että alue on tarkoitettu kilpa-ajolle, riittäisi rajaamaan siellä tapahtuneen ajon liikennevakuutuksen piirin ulkopuolelle.

Kun kyseessä on liikenteen henkilövahingot, kummastakaan liikennevakuutuslaissa ei löydy kovin paljoa yksityiskohtaista tietoa korvausten laskutavoista tai korvattavista asioista. Molemmat maat ovatkin hyödyntäneet muita lakeja, joissa henkilövahingon korvaamisesta on annettu tarkempia ohjeita. Suomalaisessa liikennevakuutuslaissa viitataan vahingonkorvauslakiin<sup>195</sup> ja venäläisessä laissa puolestaan siviili koodeksiin<sup>196</sup>. Tämän tutkimuksen puitteissa ei lähdetä vertailemaan suomalaisen vahingonkorvauslain ja venäläisen siviilikodeksin eroja ja yhtäläisyyksiä. Liikennevakuutuslait ovat henkilövahinkojen osalta epäsuhdassa, koska suomalainen liikennevakuutuslaki lausuu vakuutusyhtiön velvollisuuksista suorittaa korvauksia erilaisille hoitolaitoksille useiden kappaleiden verran. Laissa muun muassa annetaan vakuutusyhtiölle oikeus valita hoitolaitos paitsi ensimmäisen lääkärikäynnin tai akuutin hoidon kohdalla. Lisäksi laissa veloitetaan maksamaan paitsi vahingon kärsineelle syntyneet kustannukset myös kunnalle hoidon tuottamisesta syntyneet kustannukset.<sup>197</sup> Venäläisessä lainsäädännössä taas on vain yhden kappaleen verran määräyksiä henkilövahingon korvaamisesta. Laissa määritellään henkilön kuoleman johdosta maksettava elatuskorvaus, joka on 135 000 ruplaa (n. 3380 euroa) sekä hautauskustannuksista maksettava korvaus, joka on 25 000 ruplaa (n. 625 euroa).<sup>198</sup>

---

<sup>194</sup> 40-FZ 6 § c.

<sup>195</sup> LVL 6 §.

<sup>196</sup> 40-FZ 12 § 1.

<sup>197</sup> LVL 6 § a–b.

<sup>198</sup> 40-FZ 12 § 1.

Venäjän laissa on erityinen rajoituskohta, joka poikkeaa merkittävästi Suomen laista. Kohdassa luetellaan omaisuuseriä, joita liikennevakuutus ei korvaa lainkaan. Luettelo kuuluu seuraavanlaisesti:

*...damage or destruction of antiquarian or other unique things, buildings and structures of historical and cultural value, articles of precious metal or precious stones, cash, securities, religious things, works of science, literature and art, other intellectual property. (40-FZ, 6 §)*

Venäläisen liikennevakuutuksen omaisuuden rajoitukset eivät tule ajankohtaisiksi aivan tyypillisimmässä liikennevahingossa, jossa vahingoittuneet omaisuuserät ovat osapuolten ajoneuvot. Silti rajoituskohta voi aiheuttaa yllättäviä ja kalliita tilanteita matkailijalle, joka esimerkiksi törmää rakennukseen suurkaupungin keskustassa. Miten ja mikä taho määrittelee, onko rakennus historiallisesti tai kulttuurisesti arvokas?

Suomen laki mainitsee, että korvattavaa ovat omaisuusvahingot, mutta ei rajoita omaisuuden laatua yhtä tarkasti kuin Venäjän laki. Sen sijaan omistussuhteella ja omaisuuden vahinkohetken sijaintipaikalla on merkitystä. Suomen liikennevakuutuslaissa säädetään seuraavasti:

*Vahinkoa ei korvata moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta, kun se on kohdistunut: ...tässä moottoriajoneuvossa olleeseen omaisuuteen taikka ajoneuvon omistajan tai kuljettajan muuhunkaan omaisuuteen; siitä korvataan kuitenkin matkustajan yllä tai mukana olleiden pukimien tai muiden henkilökohtaisten käyttöesineiden vahingoittuminen. (LVL 5§, 4.)*

Erityisenä kohtana laki ottaa esiin liikenneväylällä valvonnatta olevat eläimet. Liikennevakuutus ei korvaa niitä ellei moottoriajoneuvon kuljettajan tai matkustajan puolelta löydy tuottamusta vahinkoon. Tähän kohtaan laki mainitsee kuitenkin poikkeuksena porot<sup>199</sup>, joiden erityisasema on ymmärrettävä; ovathan ne talouseläimiä, joiden laiduntaminen tapahtuu kuitenkin vapaana maastossa. Porojen korvaaminen on kuitenkin käytännön tasolla keskitetty yksittäisiltä vakuutusyhtiöiltä Liikennevakuutuskeskukselle<sup>200</sup>.

Vahingon kärsineen omaisuuserät voivat siis tulla korvattaviksi suomalaisesta liikennevakuutuksesta olettaen, että liikennevahingon ja omaisuuden vaurioitumisen välille löytyy syy-yhteys. Vähäinen omaisuuserien määrittely yhdistettynä korkeaan euromääräiseen korvausrajaan lisää

<sup>199</sup> LVL 5 § 3.

<sup>200</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 152.

toki autoilijoiden taloudellista turvallisuutta, mutta nostaa vakuutusyhtiöiden riskiä liikennevakuutustuotteen osalta.

Venäläisessä laissa on katsottu tarpeelliseksi mainita, että liikennevakuutuksesta ei korvata luonnon saastumista<sup>201</sup>. Suomen laissa ei tällaista rajoituskohtaa ole, mutta luonnon saastuminen ei liene korvattavaa suomalaisestakaan liikennevakuutuslaista, jos ajatellaan esimerkiksi pako-kaasupäästöjä. Tätä voidaan perustella muun muassa sillä, että luonnon saastuminen ei täytä vahingon äkillisyyden periaatetta. Toisaalta esimerkiksi ajoneuvon kolaroidessa äkillisesti, maahan valuneiden polttoaineiden siivoaminen on korvattavaa suomalaisesta liikennevakuutuksesta, sillä se on suoraan syy-yhteydessä liikennevahinkoon<sup>202</sup>.

Alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisista sekä varastetun ajoneuvon käyttämistä liikenteessä on käsitelty jo aiemmin kappaleessa 3.2.1, jossa näistä tilanteista seurasi vakuutusyhtiön regressioikeus henkilöä kohtaan. Suomen laissa nämä asiat toistuvat myös korvauksen maksua rajoittavana tekijänä. Ensinnäkin henkilö- tai omaisuusvahingon kärsineeltä matkustajalta evätään korvaus, mikäli hän on ollut luvattomasti käyttöönotetussa ajoneuvossa ja hän tiesi luvattomasta käytöstä tai hänen olisi pitänyt tietää siitä. Toiseksi ajoneuvon kuljettaja, joka on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena (1,2 promillea veressä tai 0,53 mg litrassa uloshengitysilmaa) tai huumausaineiden vaikutuksen alaisena ei Suomen lain mukaan ole oikeutettu henkilövahingon korvaukseen kuin erityisestä syystä.<sup>203</sup>

Suomen liikennevakuutuslaki epää korvauksen tilanteissa, joissa henkilövahingon kärsinyt on aiheuttanut vahingon tahallaan. Tilanteissa, joissa vahinko on aiheutettu törkeällä huolimattomuudella, korvausta voidaan alentaa tai kokonaan evätä. Omaisuusvahingoissa korvausta voidaan alentaa tai kokonaan evätä sen perusteella, miten vahinkoa kärsinyt on myötävaikuttanut vahingon syntymiseen. Sekä henkilö- että omaisuusvahingoissa on merkitystä myös sillä, mitkä ovat muut vahingon syntymiseen johtaneet olosuhteet.<sup>204</sup>

---

<sup>201</sup> 40-FZ 6 § d).

<sup>202</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 18.

<sup>203</sup> LVL 7 §.

<sup>204</sup> LVL 7 §.

Suomen liikennevakuutuslaissa ei ole mainintaa henkilövahinkojen korvausrajasta, näin ollen henkilövahinkojen korvauksilla ei ole ylärajaa<sup>205</sup>. Omaisuusvahinkojen korvattavaksi maksimimääräksi laki mainitsee 3 300 000 euroa kutakin vastuussa olevaa liikennevakuutusta kohden. Mikäli raja ylittyy, summa jaetaan vahinkojen suhteessa vahingon kärsineiden kesken. Lisäksi laissa mainitaan poikkeustilanne, jossa korvausraja olisi jo tullut vastaan, mutta ilmenee vielä uusi vahinkoa kärsinyt osapuoli. Tällöin hänelle maksettaisiin korvaus sen mukaan, mitä hän olisi saanut korvausta, jos olisi ollut alun perin mukana summan jaossa. Näin ollen teoriassa maksimikorvaussummakin voidaan ylittää. Laissa mahdollistetaan lisäksi se, että tätä maksimirajaa voidaan asetuksella muuttaa yleiseen hintatasoon sopivaksi.<sup>206</sup>

Kun tarkastellaan Venäjän liikennevakuutuslakia, sieltä löytyvät korvausrajat sekä henkilö- että omaisuusvahinkoihin. *Henkilövahinkojen korvausraja yhtä vahingonkärsintää kohden on 160 000 ruplaa (n. 4010 euroa). Mikäli omaisuusvahingon kärsineitä on yksi, korvausraja on 120 000 ruplaa (n. 3010 euroa). Jos omaisuusvahingon kärsineitä on useita, korvausraja on 160 000 ruplaa (n. 4010 euroa) yhtä vahinkotapahtumaa kohden.* Lain kohdassa mainitaan vielä, että vakuutus sopimuksen aikana sattuneita liikennevahinkoja ei ole rajoitettu, vaan korvausrajat kohdistuvat aina yhteen liikennevahinkoon.<sup>207</sup> Mikäli korvauksen hakijoita on useampia, korvaukset jaetaan korvausrajojen sisällä suhteessa kärsittyjen vahinkojen suuruuteen<sup>208</sup>.

Liikennevakuutuslaeissa määritellyt korvausrajat poikkeavat merkittävästi Suomen ja Venäjän välillä. Neljästäkymmenestäkuudesta Vihreän kortin –maasta yhdeksässä ei ole minkäänlaista enimmäiskorvausmäärää henkilövahingoissa<sup>209</sup>. Suomessa on siis tässä suhteessa hyvin korkean turvan liikennevakuutus. Sen sijaan Venäjän liikennevakuutuslaki asettaa henkilövahingoille alimman rajan kaikista Vihreän kortin –maista. Vertailun vuoksi toiseksi alimman rajan asettaa Ukraina, jossa henkilövahinkoja korvataan n. 9 500 euroon per vahingon kärsinyt henkilö<sup>210</sup>.

<sup>205</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 33.

<sup>206</sup> LVL 9 §.

<sup>207</sup> 40-FZ 7 §.

<sup>208</sup> 40-FZ 13 §.

<sup>209</sup> Council of Bureaux 2010, Minimum amount of Insurance coverage

<sup>210</sup> Council of Bureaux 2010, Minimum amount of Insurance coverage

Omaisuusvahingoissa Suomi yltää viidenneksi suurimman korvauskaton asettajaksi. Edelle menevät ainoastaan Luxemburg ja Tunisia rajattomilla korvauksilla sekä Espanja 15 miljoonan euron korvauskatolla. Andorralla, Ruotsilla ja Sveitsillä on yhteiset korvauskatot henkilö- ja omaisuusvahingoille (50 milj. €, n. 32 milj. € ja n. 3,8 milj. €), minkä vuoksi niitä on vaikea verrata, vaikka määrät ovatkin aivan kärkipäästä. Vertailussa Venäjän korvauskatto omaisuusvahingoissa ei näytä hyvältä, sillä ainoastaan Iranin noin 974 euron korvauskatolla alittaa sen. Kuriositeettina mainittakoon, että Israelissa ei ole lainkaan pakollista liikennevakuutusta aiheutetuille omaisuusvahingoille.<sup>211</sup>

### 3.3 Vertailu toimintavelvoitteiden suhteen

Suomalaisessa liikennevakuutuslaissa on niukasti määräyksiä siitä, kuinka kolarin osapuolten tulisi toimia vahinkotilanteessa. Korvausta hakevalle henkilölle asetetaan kolmen vuoden määräaika, joka alkaa siitä, kun hän on saanut tiedon vahingosta ja aiheuttajan liikennevakuutusyhtiöstä<sup>212</sup>. Määräaika on verrattain pitkä ja se onkin perusteltua ottaen huomioon liikennevahingon aiheuttaman tilanteen vahingon kärsineelle. Kun kyseessä on liikenneonnettomuus, jossa sattuu henkilövahinkoja, vahingon kärsineillä on alkutilanteessa tärkeämpiä asioita huolehdittavana kuin liikennevahingon korvaushakemuksen tekeminen vakuutusyhtiölle. Toisaalta määräajan asettaminen ylipäänsä on perusteltua, koska ajan kuluessa vahingon syy-yhteyden osoittaminen vaikeutuu ja vakuutusyhtiön on vaikea varmistua korvausvelvollisuudestaan.

---

<sup>211</sup> Council of Bureaux 2010, Minimum amount of Insurance coverage

<sup>212</sup> LVL 11 §.

TAULUKKO 5 Venäläisen liikennevakuutuksen korvausprosessit<sup>213</sup>

<b>Normaali</b>	<b>Ilman poliisia</b>	<b>Korvaus omalta lv-yhtiöltä</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poliisin läsnäolo ja todistus pakollinen</li> <li>• Vo:n ja kuljettajan ilmoitusvelvollisuus vk:n vaatimuksista</li> <li>• Vo:lle asetettu sopimuksessa mainittu määräaika ja tapa</li> <li>• Vk:lle asetettu ilmoitusvelvollisuus mahdollisimman pian</li> <li>• Vk:n omaisia koskee samat velvollisuudet</li> <li>• Kuljettajien täytettävä ja toimitettava vi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jos vain omaisuusvahinkoja</li> <li>• Jos molemmat ajoneuvot on liikennevakuutettu</li> <li>• Jos ei ole kiistaa vaurioista ja ne ilmoitetaan vi:ssä</li> <li>• Vi toimitettava yhtiöön, yhtiöllä oikeus ulkopuoliseen tarkastukseen</li> <li>• Korvausmaksimi 25 000 ruplaa (n. 625 euroa)</li> <li>• Omaisuusvahingossa ei oikeutta lisäkorvaukseen – henkilövahingossa on, jos ilmenee vi:n jättämisen jälkeen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vk voi hakea korvausta omasta liikennevakuutuksesta</li> <li>• Jos molemmat ajoneuvot on liikennevakuutettu</li> <li>• Jos vain omaisuusvahinkoja</li> <li>• Ei estä vi:n jättämisen jälkeen ilmenneiden henkilövahinkojen hakemista aiheuttajan yhtiöltä</li> <li>• Korvaukseen samat säännöt kuin aiheuttajan yhtiöllä olisi</li> <li>• Yhtiöiden välinen regressi</li> </ul>

Toinen merkittävä kohta suomalaisessa laissa on vahingon kärsineelle annettu oikeus hakea korvauksia suoraan liikennevahingon aiheuttaneen osapuolen liikennevakuutusyhtiöstä<sup>214</sup>. Kuten suomalainen liikennevakuutuslaki myös venäläinen laki mahdollistaa vahingon kärsineelle oikeuden hakea korvausta suoraan liikennevahingon aiheuttaneen ajoneuvon vakuutusyhtiöstä<sup>215</sup>. Tällöin vahingon kärsineen tulee kuitenkin toimittaa kaikki laissa vaaditut asiakirjat, joita käsitellään jäljempänä. Venäläisessä liikennevakuutuslaissa annetaan enemmän yksityiskohtaisia ohjeita ja toimintavelvoitteita kolarin osapuolille. Lukuisten velvoitteiden vastapainoksi venäläinen liikennevakuutuslaki tarjoaa vahingon kärsineelle useita tapoja hakea korvausta. Laista on poimittavissa kolme erilaista korvausprosessia ja niihin liittyviä toimintavelvoitteita kolarin osapuolille. Näiden prosessien pääpiirteet on kuvattu taulukossa 5.

<sup>213</sup> Lyhenteet: vo=vakuutuksenottaja, vk=vahingonkärsinyt, vi=vahinkoilmoitus, lv=liikennevakuutus

<sup>214</sup> LVL 11 a §.

<sup>215</sup> 40-FZ 13 §; CC 931 § 4.

Normaalissa korvausprosessissa määräävänä tekijänä on poliisiviranomaisen pakollinen läsnäolo ja heidän laatiman raportin tärkeys korvauskäsittelylle. Toisaalta laissa määritellään myös korvausprosessi, jossa poliisiviranomainen ei ole mukana. Prosessia kutsutaan europrotokollaksi<sup>216</sup>, mikä kuvaa hyvin venäläisten suhtautumista Eurooppalaisten vakuutusyhtiöiden tapaan hoitaa korvauskäsittelyä kevennetyllä byrokratialla. Tämän prosessin tärkein piirre on alennettu korvausraja: 25 000 ruplaa (n. 625 euroa). Kolmanneksi laki esittelee erityisen suoran korvausprosessin, jossa vahingon kärsinyt voi hakea korvausta suoraan omasta liikennevakuutuksestaan. Tämän jälkeen vahingon kärsineen vakuuttanut liikennevakuutusyhtiö voi hakea korvauksia takaisin kolarin aiheuttaneen osapuolen liikennevakuutuksesta.

Normaalissa korvausprosessissa vaaditaan ehdottomasti poliisiviranomaisen läsnäoloa ja poliisin raportin toimittamista vakuutusyhtiöön. Muutoin vakuutusyhtiö voi kieltäytyä korvaamasta vahinkoa.<sup>217</sup> Normaalissa korvausprosessissa vakuutuksenottaja velvoitetaan ilmoittamaan yhtiöön, sä sattuneesta vahingosta. Tämän lisäksi liikennevakuutuslaki antaa vakuutusyhtiölle vapauden sopia vaaditusta ilmoitustavasta ja aikarajasta suoraan liikennevakuutussopimuksessa.<sup>218</sup> Tämä on huomattava asia, sillä liikennevakuutussopimuksen osapuolet eivät ole läheskään tasavertaisia toimijoita. Liikennevakuutuksia tarjoava vakuutusyhtiö voi siten sanella hyvinkin tiukat aikarajat sekä hyväksyä ilmoitustavaksi vain esimerkiksi kirjallisen vahinkoilmoituksen unohtaen nykyi-  
kaisten ilmoitusmuotojen (internet, puhelin) edut kuten joustavuuden ja nopeuden. Prosessissa velvoitetaan myös vastapuoli esittämään korvausvaatimuksensa mahdollisimman pian.<sup>219</sup> Mikäli vahingon kärsinyt kuolee, sama velvollisuus ulottuu vahingon kärsineen omaisiin<sup>220</sup>. Vahinkoon osalliset ajoneuvojen kuljettajat velvoitetaan täyttämään vahinkoilmoitus ja ilmoittamaan siitä vakuutusyhtiöön<sup>221</sup>.

Venäläisen liikennevahingon niin sanottu normaali korvausprosessi sisältää velvoitteita useille osapuolille toimia vakuutusyhtiön kanssa ja herääkin kysymys, onko prosessi liian haavoittuvainen. Yhdenkin lailla velvoitetun osallisen yhteistyöhaluttomuus voi johtaa vakuutusyhtiön kieltäytymiseen korvauksen maksusta. On muistettava, että liikennevahinkoon osalliset kuljettajat, vakuutuksenottaja tai edes poliisiviranomainen eivät ole vailla omia motiiveja. Tämä heikentää

---

<sup>216</sup> Filatov ym. 2009, 10.

<sup>217</sup> 40-FZ 11 § 5.

<sup>218</sup> 40-FZ 11 § 2.

<sup>219</sup> 40-FZ 11 § 3.

<sup>220</sup> 40-FZ 11 § 4.

<sup>221</sup> 40-FZ 11 § 7.

vahingon kärsineen mahdollisuutta saada korvausta aiheuttaneen ajoneuvon liikennevakuutuksesta ja samalla liikennevakuutusjärjestelmän uskottavuus kärsii.

Venäläinen liikennevakuutuslaki antaa mahdollisuuden korvausprosessiin ilman poliisiviranomaista; kyse on niin sanotusta europrotokollasta. Tällöin edellytyksenä on se, että liikennevahingosta on aiheutunut vain omaisuusvahinkoja.<sup>222</sup> Tämän korvausprosessin suurin ongelma piilee alennetussa korvauskatossa (25 000 ruplaa, n. 625 euroa). Maallikon on vaikea arvioida vaurioituneesta omaisuudesta, ylittääkö se annetun korvauskaton. Vahingon kärsineellä ei ole jälkikäteen mahdollisuutta hakea korvausta omaisuusvahingoista, jotka ylittävät korvauskaton. Sen sijaan henkilövahingoista hän voi hakea korvausta, mikäli ne ilmenevät vasta vahingon ilmoittamisen jälkeen.<sup>223</sup> Lisäedellytyksenä europrotokollassa on se, että kolarin osapuolet ovat yhtä mieltä tapahtuneesta liikenneonnettomuudesta ja aiheutuneiden vaurioiden suuruudesta<sup>224</sup>.

Kaiken kaikkiaan europrotokollan ehdot ovat kovin ankarat. Vahingon osapuolten on tehtävä päätös europrotokollan käyttämisestä pian kolarin jälkeen, jolloin he joko kutsuvat poliisin paikalle tai eivät. Kun tämä päätös on tehty, europrotokollan mukainen korvausprosessi lähtee liikkeelle ilman mahdollisuutta palata normaaliin korvausprosessiin, jossa poliisin läsnäoloa vahinkopaikalla vaaditaan ehdottomasti. Voidaan liioittelemana todeta, että kolarin osapuolten yhteisymmärryksen lisäksi, täyden korvauksen saamiseen vakuutusyhtiöltä tarvitaan myös hyvää tuuria. Ajoneuvon näkyvien vaurioiden lisäksi siinä voi ilmetä myöhemmin piileviä vaurioita, sekä voi löytyä muita omaisuusvahinkoja, jotka nostavat korvauksen määrää yli korvauskaton.

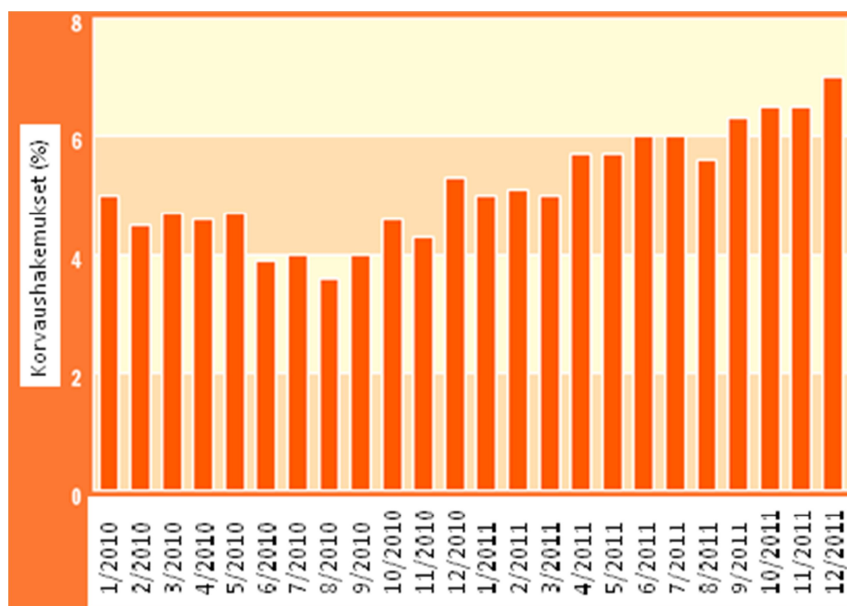
---

<sup>222</sup> 40-FZ 11 § 8 a).

<sup>223</sup> 40-FZ 11 § 11.

<sup>224</sup> 40-FZ 11 § 8 c).





KUVIO 11 Europrotokollan mukaiset hakemukset kaikista korvaushakemuksista. The Russian Association of Motor Insurers 2012, 27.

Kuten Kuviossa 11 voidaan havaita, europrotokollan mukainen korvausprosessi ei ole saavuttanut Venäjällä kovinkaan suurta suosiota. Vuoden 2011 lopussa kaikista liikennevakuutusyhtiöihin tehdyistä korvaushakemuksista vain noin 7 % oli europrotokollan mukaisia korvaushakemuksia, joissa liikennevahingon osapuolet eivät kutsuneet paikalle poliisiviranomaista. Tämän korvausprosessin käyttäminen sisältää vahingon kärsineen näkökulmasta paljon riskejä. Vuoden 2009 aikana 15-20 % europrotokollan mukaisista korvaushakemuksista päättyi liikennevakuutusyhtiön epäykseen. Vuoteen 2011 mennessä tuo luku oli kohentunut ja oli enää noin 5 %.<sup>225</sup>

Kolmannessa korvausprosessivaihtoehdossa vahingon kärsinyt voi hakea korvausta suoraan oman ajoneuvon liikennevakuutuksesta, jolloin korvaus maksetaan samoin säännöin kuin se olisi maksettu aiheuttajan liikennevakuutuksesta<sup>226</sup>. Suorassa korvausprosessissa korvataan vain aiheutuneita omaisuusvahinkoja ja ehtona on lisäksi se, että molemmat moottoriajoneuvot on liikennevakuutettu<sup>227</sup>. Mikäli vahingon kärsinyt on saanut korvausta omaisuusvahingoista omalta vakuutusyhtiöltään, hän voi hakea korvausta aiheuttajan vakuutusyhtiöltä henkilövahingoista, jotka ovat ilmenneet vahinkoilmoituksen jättämisen jälkeen<sup>228</sup>. Jos siis heti vahingon satuttua

<sup>225</sup> The Russian Association of Motor Insurers 2012, 27.

<sup>226</sup> 40-FZ 14.1 § 4.

<sup>227</sup> 40-FZ 14.1 § 1.

<sup>228</sup> 40-FZ 14.1 § 3.

tiedetään henkilövahinkoja aiheutuneen, ei suora korvausprosessi tule kyseeseen. Korvauksen suorittamisen jälkeen vahingon kärsineen oma vakuutusyhtiö voi hakea korvaukset takaisin regressioikeuden perusteella vahingon aiheuttaneen ajoneuvon liikennevakuutusyhtiöltä<sup>229</sup>. Mikäli vakuutusyhtyritysten välillä on suuria eroja korvauspalvelun toteuttamisessa, voi tällainen suora korvausprosessi tuoda vahingon kärsineelle lisäarvoa. Vahingon kärsineen oma yhtiö voi myös olla kiinnostuneempi antamaan nopean korvausratkaisun ja laadukasta palvelua, sillä vaaka-  
laudalla on asiakassuhde.<sup>230</sup>

Venäläinen liikennevakuutuslaki kertoo hyvin paljon omaisuuden tarkastamiseen liittyvistä seikoista. Vahingon kärsinyt velvoitetaan toimittamaan vaurioitunut omaisuus tai sen jäännökset vakuutusyhtiölle tarkastusta varten. Mikäli vakuutusyhtiö ei voi pelkästään vahingon kärsineen osapuolen omaisuutta tarkastamalla todeta riittävästi vakuutustapahtumaa aiheutuneeksi tai arvioida korvauksen suuruutta, sille annetaan laissa mahdollisuus tarkastaa myös moottoriajoneuvo, jolla vahinko on aiheutettu. Ja näin ollen vahingon aiheuttaneen moottoriajoneuvon omistaja velvoitetaan toimittamaan oma ajoneuvonsa tarkastettavaksi.<sup>231</sup>

Laissa kirjoitetaan runsaasti olosuhteista, joissa omaisuuden tarkastus täytyy tehdä, mutta niiden asettamat velvoitteet koskevat kuitenkin suurimmaksi osaksi vakuutusyhtiötä. Vahingon kärsineelle asetetaan vain velvoite tuoda omaisuus vakuutusyhtiön tarkastettavaksi tai pakottavien olosuhteiden vallitessa sallittava vakuutusyhtiön tarkastaa omaisuus sen kulloisessakin sijaintipaikassa.<sup>232</sup> Esimerkiksi ajokelvottomaksi vaurioituneen ajoneuvon tapauksessa tarkastus tehtäisiin omaisuuden sijaintipaikassa. Mikäli vahingon kärsinyt ehtii korjauttaa ajoneuvoaan tai hävittää romun ennen vakuutusyhtiön tarkastusta, on yhtiöllä oikeus kieltäytyä maksamasta korvausta kokonaan tai osittain, sillä se on menettänyt mahdollisuuden todentaa sattunut vahinko ja vahingon suuruus.<sup>233</sup>

---

<sup>229</sup> 40-FZ 14.1 § 5–6.

<sup>230</sup> Kondratjeva 2011, 2.

<sup>231</sup> 40-FZ 12 § 2.

<sup>232</sup> 40-FZ 12 § 3.

<sup>233</sup> Grudtsyna & Spektor 2009, 137.

### 3.4 Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti

Tutkimuksessa on ollut tärkeänä aineistona vieraan maan lakitekstejä. Vertailussa on käytetty oikeusvertailevan tutkimuksen metodologiaa, joka sopii hyvin oikeusnormien tarkasteluun. Tutkimuksen luotettavuutta lisää se, että oikeusnormien tulkitsemisen apuna on käytetty oikeuskirjallisuutta. Vaikka oikeustiede ei olekaan Venäjällä virallisen oikeusnormin asemassa (ks. kappaale 2.3), tarjoaa oikeuskirjallisuus selityksiä lainkohtiin, joita on muutoin hankala ymmärtää. Tämä vähentää vaaraa siitä, että tutkimuksen tekijän tulkinta oli virheellinen.

Tutkimuksessa, jossa käytetään oikeusvertailevan tutkimuksen metodologiaa, voi olla ongelmana kulttuurien välisen tutkimuksen kohdalla se, että tutkittavista oikeusjärjestelmistä tulisi kunnollisen tulkinnan aikaansaamiseksi tehdä myös makrotason analyysiä ennen siirtymistä tarkemman tason vertailuun<sup>234</sup>. Koska tämä tutkimus ei kuitenkaan ole ollut tutkimuksen tavoitteen vuoksi puhtaasti oikeusvertaileva tutkimus, tällaista makrotason analyysiä ei ole tehty. Tämä voi vaikuttaa tutkimuksen tulosten luotettavuuteen negatiivisesti, sillä makrotason analyysissä voi selvitä seikkoja, joilla on vaikutusta yksittäisen lakinormin tulkintaan.

Tutkimuksen tärkeimpänä aineistona on ollut venäjänkielinen lainsäädäntö ja siitä venäjäksi kirjoitettua oikeuskirjallisuutta. Tärkein lakiteksti on ollut käytettävissä myös englanniksi käännettyä. Tutkimuksen eri vaiheissa tuota käännöstä on vertailtu venäjänkieliseen alkuperäistekstiin ja havaittu käännöksen laadun olevan jokseenkin heikko.<sup>235</sup> Tämän vuoksi analyysiä on tehty miltei pelkästään alkuperäiskielisen lakitekstin perusteella. Kuten aiemmin mainittiin, oikeuskirjallisuus on auttanut lakitekstin tulkinnassa, mikä on vähentänyt myös kääntämiseen liittyvää riskiä, sillä kirjallisuudessa lainkohtia on selitetty ja avattu monisanaisemmin. Tutkimuksen kirjoittaja on venäjänkielentaitoinen, joten ulkopuolista kääntäjää ei ole tarvittu. Tämä vähentää riskiä, joka aiheutuu siitä, että tutkimuksen tekijä ja käännöksen tekijä ovat eri taho.

<sup>234</sup> Koistinen 2010, 91.

<sup>235</sup> Esimerkiksi eräässä lainkohdassa (siviilikoodeksi 1072 §) oli käytetty englanninkielisessä käännöksessä termiä "injury", joka tarkoittaa suomeksi henkilövahinkoa, vammaa. Alkuperäisessä venäjänkielisessä tekstissä oli kuitenkin käytetty sanaa "vred" (вред), joka tarkoittaa vahinkoa ylipäänsä. On ymmärrettävää, että tutkimuksen kannalta on suuri merkitys, onko vahingon aiheuttaja henkilökohtaisessa vastuussa kaikista aiheuttamistaan vahingoista vai pelkästään henkilövahingoista.

Suomessa lakitason tekstit pysyttelevät yleensä yleisellä tasolla ilmaisussaan ja yksityiskohdat jäävät esimerkiksi asetusten, viranomaisohjeistusten, ja liikennevakuutusjärjestelmän tapauksessa, Liikennevahinkolautakunnan normien säänneltäväksi. Venäläisen lakitekstin ominaisuutena näyttää kuitenkin olevan se, että välillä ilmaistaan hyvinkin yksityiskohtaisia velvoitteita ja kieltoja. Tarkalle tasolle mentäessä kasvaa riski siihen, että jokin yksityiskohta katoaa käännöksessä tai tutkijan tulkinnassa ja lainkohdan sisältö tulkitaan alkuperäisestä poikkeavasti. Tutkimuksen empiriassa tällaisia yksityiskohtaisia lainkohtia ei ole missään nimessä sivuutettu, vaan ne on otettu käsittelyyn tutkimuksen rajausten puitteissa.

Venäjän liikennevakuutuslakia muutetaan jatkuvasti, mikä aiheuttaa sen, että tämän tutkimuksen tulokset ovat jo julkaisun aikaan joiltain osin vanhentuneita. Tutkimuksessa on käytetty lakitekstiä, jossa on ollut viimeisimpinä muutoksina vuonna 2011 voimaan tulleet muutokset. Kuitenkin lakitekstiä on muutettu tämän jälkeen kolmeen otteeseen vuonna 2012<sup>236</sup>. Näissä muutoksissa lakia ei kuitenkaan ole muutettu sen pääperiaatteiltaan<sup>237</sup>. Vaikka tutkimus onkin voimakkaasti sidottu sen tekoajankohtaan, sen arvona on tuoda venäläisen liikennevakuutuslain pääasiallinen sisältö suomalaisten tietoisuuteen.

## 4 TUTKIMUKSEN KESKEISET TULOKSET

Tässä kappaleessa pyritään löytämään maiden liikennevakuutusjärjestelmien tarkastelussa nousseista eroista merkittävimmät. Milloin maiden liikennevakuutuslainsäädännön eroilla sitten on kaikkein suurin merkitys? Kun tarkastelussa on vakuutuslainsäädännön osa-alue, on luonnollista arvioida lainsäädännön vaikutusta oikeushenkilöiden taloudelliseen tilanteeseen. Toisin sanoen, mitä merkittävämpi vaikutus lainkohdalla on Venäjälle matkailuvien taloudellisiin riskeihin, sitä suurempi sen merkitys on myös tämän tutkimuksen kannalta.

---

<sup>236</sup> 40-FZ

<sup>237</sup> Esimerkiksi vuonna 2013 voimaan tulevissa muutoksissa tarkennetaan, minkä lain perusteella vahingon kärsineet matkustajat voivat hakea korvausta. Linja-autojen matkustajat voivat muutoksen myötä hakea korvausta kuljettajan vastuusta säättävän lain mukaan. (67-FZ Ob objazatelnom strahovanii graždanskoi otvetstvennosti perevoztšika za pritšinenije vreda žizni, zdorovju, imuštšestvu passažirov i o porjadke vozmeštšeniya takogo vreda, pritšinennogo pri perevozkah passažirov metropolitenom)

## 4.1 Aineiston kuvaus

Tutkimuksessa on käytetty valmista kirjallista aineistoa. Aineisto koostuu suomalaisista sekä venäläisistä lakiteksteistä, joita on yhteensä useita kymmeniä sivuja. Venäläistä lainsäädäntöä on tutkittu valtaosaksi alkuperäiskielellä. Laeista pääasiallisen tarkastelun kohteena ovat Suomen ja Venäjän liikennevakuutuslait. Empiriassa on kuitenkin joiltain osin tukeuduttu myös Suomen vahingonkorvauslakiin sekä Venäjän siviilikodeksiin. Suomen liikennevakuutuslaki on saatavilla sähköisesti oikeusministeriön ylläpitämästä Finlex lainsäädäntöportaalista ([www.finlex.fi](http://www.finlex.fi)). Venäjän liikennevakuutuslaki on saatavissa englanniksi käännettynä RAMI:n internet-sivuilta. Venäjäksi laki on saatavilla muun muassa Venäjän liittokokouksen virallisesta lainsäädäntöportaalista ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)), jota yllä pitää lakitoimisto Garant.

Suomen liikennevakuutuslaki on tullut voimaan 1.1.1960. Lakiin on tullut vuosikymmenten saatossa lukuisia muutossäädöksiä, viimeisimpänä 1.5.2011 voimaan tulleet muutokset.<sup>238</sup> Tässä tutkimuksessa on ollut käytössä tuon muutoksen jälkeen voimassa ollut lakiteksti. Venäjän liikennevakuutuslaki puolestaan on tullut voimaan 25.4.2002. Siihen on tehty voimaantulon jälkeen muutoksia joka vuosi ja joinakin vuosina useita kertoja.<sup>239</sup> Tässä tutkimuksessa on ollut käytössä vuoden 2011 muutosten jälkeen voimassa ollut lakiteksti.

## 4.2 Keskeiset tulokset

Venäjän Vihreä kortti –jäsenyys on tarkoittanut Venäjälle suuntautuvan automatkailun helpottamista, kun rajan ylittämiseen riittää todistus oman kansallisen liikennevakuutuksen voimassaolosta (ns. vihreä kortti). Helppous sisältää kuitenkin ansan; vaikka Vihreä kortti todistaakin ajoneuvon liikennevakuutuksen voimassaolosta, se ei kerro ajoneuvon kotimaan liikennevakuutuksen sovellettavuudesta. Vihreä kortti –sopimuksen ehtojen mukaan liikennevahinko ratkaistaan ja korvataan tapahtumamaan lainsäädännön mukaan. Mikäli tapahtumamaa on ETA-maa, on autoilijalla mahdollisuus pyytää käsittelyä tapahtuvaksi oman maan lainsäädännön mukaan. Venäjä ei kuitenkaan ole ETA-maa, jolloin Venäjällä sattunut liikennevahinko käsitellään ja korvataan yksiselitteisesti Venäjän liikennevakuutuslainsäädännön mukaan.<sup>240</sup> Tämän vuoksi suoma-

<sup>238</sup> LVL Muutossäädösten voimaantulo ja soveltaminen 30.12.2010/1344

<sup>239</sup> 40-FZ

<sup>240</sup> Internal Regulations, artikla 3; Vakuutuksen kattavuus. [www.liikennevakuutuskeskus.fi](http://www.liikennevakuutuskeskus.fi)

lainen autoilija joutuu tilanteeseen, jossa hänen olisi tärkeä tuntea edes pääpiirteittäin Venäjän liikennevakuutuksen sisältöä. Tässä kappaleessa käydään läpi Venäjän liikennevakuutuslainsäädännön keskeisin sisältö, joka eroaa Suomen liikennevakuutuslainsäädännöstä.

Kahden historialtaan hyvin erilaisen maan liikennevakuutusjärjestelmät ovat kehittyneet samankaltaisiksi. Tällainen kehitys on eri oikeuskulttuuripiireistä huolimatta mahdollista, koska Venäjän nykyinen oikeusjärjestelmä on alkanut kehittymään vasta 1990-luvulla. Se on lainannut lainsäädäntöönsä suoraan muista oikeusperheistä (esim. anglosaksinen common law ja mannermainen). Suomen ja Venäjän liikennevakuutuslainsäädännöissä on kuitenkin löydettävissä eroavaisuuksia, joiden vaikutukset ovat merkittäviä. Seuraavaksi esitellään näistä eroavaisuuksista tärkeimmät ja pohditaan niiden vaikutuksia.

Yhtenä suurimmista eroista Suomen ja Venäjän liikennevakuutuksissa ovat rahamääräiset korvauskatot. Suomen liikennevakuutus korvaa henkilövahinkoja ilman ylärajaa<sup>241</sup>. Omaisuusvahinkoja se korvaa puolestaan 3,3 miljoonaan euroon asti per liikennevakuutussopimus ja vahinkotapahtuma<sup>242</sup>. Venäjällä henkilövahinkoja korvataan n. 4 010 euroon asti (per vahingon kärsinyt) ja omaisuusvahinkoja n. 3 010 euroon asti per vahinkotapahtuma (4 010 euroon, mikäli useita vahingon kärsineitä)<sup>243</sup>. Vaikka otettaisiin huomioon maiden erot palveluiden ja hyödykkeiden hintatasoissa, on korvausrajojen ero valtava. Venäjän alhainen korvauskatto heikentää liikennevahingon kärsineen turvaa merkittävästi.

Suomalainen liikennevakuutusjärjestelmä on varsin kattava myös kansainvälisesti ajateltuna. Suomessa on käytössä niin kutsuttu kuljettajan paikka, mikä tarkoittaa, että vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan henkilövahingot korvataan hänen ajoneuvonsa liikennevakuutuksesta. Venäjällä puolestaan vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kuljettajan henkilövahinkoja ei korvata, mutta esimerkiksi ajoneuvossa olleiden matkustajien henkilövahingot voidaan korvata. Kuljettajan paikan käytäntö ei ole kovinkaan yleinen Pohjoismaiden ulkopuolella.<sup>244</sup>

<sup>241</sup> Eskuri & Mikkonen 2009, 33.

<sup>242</sup> LVL 9 §.

<sup>243</sup> 40-FZ 7 §.

<sup>244</sup> Motor Insurance Working Group 2010, 35.

Suomalaisen matkailijan kannalta korvattavuuden rajat voivat luonnollisesti tulla yllätyksenä. Venäjälle lähdettäessä tulisi ottaa huomioon, että maassa sovellettava lakisääteinen liikennevakuutus ei läheskään aina kata kaikkia aiheutuneita liikennevahingon kustannuksia. Omasta vapaaehtoisesta vakuutusturvasta saa lisäturvaa, mikäli vapaaehtoisessa vakuutusturvassa ei ole rajattu liikennevahingosta sattuneita vahinkoja korvauksen ulkopuolelle. Tämän rajoitusehdon tarkistaminen on hyvin tärkeää. On myös muistettava, että liikennevahinkoon voi joutua, vaikka ei itse ajaisikaan moottoriajoneuvoa tai olisi sellaisen matkustajana. Myös pelkästään jalankulkijana voi joutua liikennevahingon kärsineeksi ja siksi matkailijan kannattaa huolehtia henkilö- ja omaisuusvakuutusturvastaan aina Venäjälle matkustaessaan.

Korvausrajojen vaikutus tuntuu myös niissä tilanteissa, joissa suomalainen autoilija on liikennevahingon aiheuttaneena tahona. Suomessa liikennevahingon henkilökohtaisen korvausvastuun voi pääpiirteissään siirtää vakuutusyhtiölle. Sen ehtona on ajoneuvon liikennevakuuttaminen sekä se, että ei aiheuta liikennevahinkoa tahallisesti tai törkeän huolimattomasti, kuljeta ajoneuvoa huumeiden tai alkoholin vaikutuksen alaisena tai varastettuna. Näissäkin tapauksissa suomalainen liikennevakuutusyhtiö on velvoitettu korvaamaan suoraan vahingon kärsineelle osapuolelle ja vasta sitten regressoimaan maksettuja korvauksia vahingon aiheuttaneelta.<sup>245</sup>

Suomessa vahingon aiheuttajalle osoitetut korvausvaatimukset voidaan kääntää suoraan liikennevakuutusyhtiölle. Koska suomalaisen liikennevakuutuksen katsotaan toimivan täyden vahingonkorvauksen periaatteella, oikeusistuimet eivät tuomitse vahingon aiheuttajaa korvaamaan yli sen, mitä liikennevakuutus korvaa. Toisin sanoen, vaikka liikennevakuutuksen omaisuusvahinkojen 3,3 miljoonan euron korvausraja ylittyisi, vahingon aiheuttaja ei joudu henkilökohtaiseen korvausvastuuseen ylimenevästä osasta.<sup>246</sup>

Venäjällä ajoneuvon liikennevakuuttaminen tai muu huolellisuus eivät riitä henkilökohtaisen korvausvastuun siirtämiseen vakuutusyhtiölle. Vahingon aiheuttajan korvausvastuu säilyy taustalla vain noustakseen esiin mitä moninaisimmissa tilanteissa. Venäjän lainsäädännössä kerrotaan yksiselitteisesti, että sitä osuutta, mitä liikennevakuutus ei korvaa, vahingon kärsinyt voi hakea korvattavaksi suoraan vahingon aiheuttajalta.<sup>247</sup> Näin ollen korvausrajojen tullessa vastaan, ylimenevä osuus jää vahingon aiheuttaneen vastuulle.

---

<sup>245</sup> LVL 20 §.

<sup>246</sup> LVL 12 §; Vesa Apukka.

<sup>247</sup> 40-FZ 6 §; GK RF 1072 §.

Henkilökohtainen korvausvastuu on erittäin ankara piirre venäläisessä järjestelmässä, sillä suur-onnettomuuden sattuessa vahingon aiheuttaneella ei ole realistisia mahdollisuuksia suoriutua korvausvelvollisuudestaan. Lisäksi korvausvastuu on kohtuuton ajatellen sitä, kuinka normaalia nykypäivänä moottoriajoneuvolla liikkuminen on. Autoileva ihminen tuskin ymmärtää osallistuvansa päivittäin niinkin riskialttiiseen toimintaan kuin moottoriajoneuvon kuljettaminen Venäjällä on. Henkilökohtaisen korvausvastuun käsite on toki haitallinen myös vahingon kärsineelle osapuolelle, sillä hän joutuu käymään korvausprosessia yksityistä tahoa vastaan sen sijaan, että hoitaisi asiaa pelkästään liikennevakuutusyhtiön kanssa. Ja mikäli vahingon aiheuttaja ei ole maksukykyinen, aiheutuneet kulut jäävät vahingon kärsineen tappioksi.

Korvausrajojen lisäksi venäläisessä liikennevakuutuksessa on myös muunlaisia rajoituksia, jotka poikkeavat suomalaisesta laista ja jotka aiheuttavat korvausvastuun siirtymisen henkilökohtaisesti vahingon aiheuttaneelle. Huomioitavaa on erityisesti Venäjän liikennevakuutuslain 6 §:n omaisuususerät, jotka on rajattu liikennevakuutuksen korvauksen ulkopuolelle. Näistä omaisuususeristä merkittävin lienee kulttuurisesti tai historiallisesti arvokkaat rakennukset. Rakennukseen tai rakennelmaan törmäminen ei ole mitenkään harvinainen liikenneonnettomuuden muoto. Lisäksi varsinkin Venäjän suurkaupungeissa tällaisia arvorakennuksia on lukuisasti. Ja kolmanneksi täytyy huomauttaa, että lainkohta ei anna tulkinnan avuksi tarkennusta siihen, milloin rakennus tai rakennelma luokitellaan kulttuurisesti tai historiallisesti arvokkaaksi.

Venäjän liikennevakuutusjärjestelmän korvausrajaukset yhdistettynä henkilökohtaiseen korvausvastuuseen muodostavat merkittävän riskin autoilevalle matkailijalle. Sen lisäksi, että matkailijan kannattaa huolehtia oman omaisuuden sekä henkilövakuutusturvasta, hänen ei sovi unohtaa vapaaehtoista vastuuvakuutusturvaa. Riski joutua korvausvastuuseen Venäjällä aiheutetusta liikennevahingosta ei käsitä pelkästään rahallista riskiä. Venäjän yhteiskunnan ja oikeusjärjestelmän käytännön ongelmat aiheuttavat myös riskin joutua esimerkiksi tutkintavankeuteen, viranomais-korruption uhriksi tai tilanteeseen, jossa ei saa riittävää puolustusta oikeudessa.

Venäjän liikennevakuutuslaissa on asetettu kolarin eri osapuolille velvoitteita, joiden mukaan heidän edellytetään toimivan, jotta liikennevakuutusyhtiö olisi korvausvelvollinen. Tässä tutkimuksessa näitä velvoitteita on kutsuttu toimintavelvoitteiksi. Kokonaisuutena toimintavelvoitteet muodostavat ankaran säännösten ja estävät vahingon sujuvan käsittelyn. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että vaikka vahinkotapahtuma itsessään olisi korvattava liikennevakuutuksesta, toi-



mintavelvoitteiden rikkominen johtaa siihen, että liikennevakuutusyhtiö kieltäytyy korvauksen maksusta. Ja tämä kieltäytyminen on täysin laillista.

Yksi tällaisista toimintavelvoitteista on poliisiviranomaisen kutsuminen vahinkopaikalle<sup>248</sup>. Poliisin laatimalle onnettomuusraportille annetaan siis ratkaiseva merkitys vahinkokäsittelyssä. Tähän toimintavelvoitteeseen sisältyy hyvin paljon problematiikkaa. Vaikka tämän tutkimuksen kohteena ei ollutkaan viranomaistoiminta Venäjällä, voidaan todeta esimerkiksi Transparency Internationalin tekemän tutkimuksen tuloksista, että Venäjällä on hyvin paljon viranomaiskorruptiota.<sup>249</sup> Tämän vuoksi poliisin raportille annettu painoarvo korvausprosessissa johtaa vahingon osapuolten oikeusturvan heikkenemiseen. Tätä ongelmaa korostaa entisestään se, että suomalainen autoilija on mahdollisen kielitaidottomuuden vuoksi heikommassa asemassa, kun kolarin osapuolet asioivat poliisin kanssa.

Venäjän lainsäädäntö mahdollistaa myös liikennevahingon korvausprosessin ilman poliisin raporttia, mutta tällöin korvausraja on huomattavasti alhaisempi (n. 625 euroa), korvattavaksi voivat tulla ainoastaan omaisuusvahingot ja osapuolten täytyy olla yhtä mieltä aiheutuneista vaurioista.<sup>250</sup> Suomalaisen autoilijan tapauksessa tämä vaihtoehto on jo alhaisemman korvausrajan vuoksi kestävätkin ratkaisu. Tällöin poliisiviranomaisen paikalle kutsuminen on järkevin vaihtoehto liikennevahingon sattuessa.

Seuraavaksi merkittävin seikka toimintavelvoitteisiin liittyen on ilmoittamistapaan sekä –aikaan liittyvät lainkohdat. Liikennevakuutuslaki antaa liikennevakuutusyhtiölle oikeuden määritellä liikennevakuutussopimuksessa liikennevahingosta ilmoittamisen aikarajoista sekä ilmoittamistavoista. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että matkailijan tulee hoitaa liikennevahingon korvausasia Venäjällä, sillä useimmat vakuutusyhtiöt vaativat käyntiä yhtiön konttorissa. Aikarajatkin asettavat omat haasteensa, sillä myös niissä liikennevakuutuslaki antaa vakuutusyhtiölle vapauden määritellä ne liikennevakuutussopimuksessa.<sup>251</sup> Esimerkiksi Venäjän neljänneksi suurin vakuutusyhtiö RESO-Garantija määrittelee liikennevahingosta ilmoittamisen määräajaksi 5 työpäivää.<sup>252</sup>

<sup>248</sup> 40-FZ 11 § 5.

<sup>249</sup> Corruption Perceptions Index... [www.transparency.org](http://www.transparency.org)

<sup>250</sup> 40-FZ 11 §.

<sup>251</sup> 40-FZ 11 § 2.

<sup>252</sup> Strahovoi slutšai – Avtostrahovanije. [www.reso.ru](http://www.reso.ru)

Liikennevahingosta ilmoittaminen on siis huomattavan paljon byrokraattisempaa Venäjällä kuin Suomessa. Autoileva matkailija saattaa turhautua tilanteeseen ja päättää toimia kuten toimisi kotimaisen liikennevahingon suhteen; hän käyttää omaa vapaaehtoista Kasko-vakuutustaan vaurioiden korjauttamiseen. Ajatuksena voi olla: "Antaa vakuutusyhtiöiden selvittää vahingon syyllisyysjako keskenään". Tämä onnistuisikin kahden suomalaisen liikennevakuutusyhtiön välillä, mutta itärajan yli mahdollisuudet saada Kasko-vakuutuksesta maksettuja korvauksia takaisin putoavat lähelle nollaa. Syynä tähän on nimenomaan Venäjän ankarissa toimintavelvoitteissa. Mikäli autoilija ei ole hoitanut kolariasiaa niiden mukaan, Kasko-vakuutusyhtiön regressi Venäjälle ei menesty, ja asiakkaan tappioksi jäävät Kaskon omavastuu sekä mahdollinen bonusmenetys.

Venäjän liikennevakuutuslain rajoitukset muokkaavat liikennevakuutusjärjestelmää siten, että sen antama turva vahingon kärsineelle on varsin matala. Järjestelmä tulee apuun pienissä ja keskikokoisissa liikenneonnettomuuksissa, joissa aineelliset ja henkilövahingot jäävät kohtuullisiksi. Sen sijaan suuremmat onnettomuudet, joissa vahinko kohdistuu arvokkaaseen omaisuuteen tai joissa henkilövahingot ovat vakavia ja vaativat pitkäaikaista hoitoa, valuvat lakisääteisen tukiverkon läpi. Ne tulevat korvattavaksi vain osittain lakisääteisen liikennevakuutuksen kautta. Lopullisen vastuun vahingon korvaamisesta kantavat yksittäiset vahingon aiheuttajat. Toisin kuin Suomen liikennevakuutusjärjestelmässä, vastuuta ei ole onnistuttu hajauttamaan kaikille autoilijoille lakisääteisen vakuutuksen avulla. Venäläiselle autoilijalle lisävastuuvakuutus- ja kaskotuotteilla onkin suuri merkitys varautumiseen liikenteen riskeiltä. Luonnollisesti myös Venäjälle matkaavan ulkomaisen autoilijan on syytä harkita lisäturvan hankkimista.



KUVIO 12 Vertailu ajoneuvojen lukumäärän ja liikennevakuutus sopimusten määrän välillä Venäjällä. The Russian Association of Motor Insurers 2012, 11.

Venäläinen liikennevakuutus epäonnistuu vakuutuksen perustehtävässä, joka on yksilön kannalta liian suuren vahinkomenon tasaaminen tasaisiksi maksuiksi vakuutuksen muodossa. Tämä on tuskin jäänyt huomaamatta venäläisiltä autoilijoilta ja on oletettavaa, että huono vakuutusturva murentaa lakisääteisen liikennevakuutusjärjestelmän uskottavuutta. Venäläisten autoilijoiden keskuudessa vakuuttamattomuus on yleistä. Kuten Kuviosta 12 voidaan havaita, vuonna 2011 Venäjän ajoneuvokannassa oli noin 47,9 miljoonaa ajoneuvoa, kun liikennevakuutus sopimuksia oli puolestaan 39,7 miljoonaa kappaletta. Toisin sanoen noin 83 %:lla ajoneuvoista oli lakisääteinen liikennevakuutus. Liikennevakuuttamattomien ajoneuvojen määrä oli 17 % ajoneuvokannasta.

Vastaavat luvut ovat Suomessa hyvin eri tasolla. Vuonna 2010 Suomessa oli rekisteröityjä ajoneuvoja 5 331 582 kappaletta<sup>253</sup>. Liikennevakuutuskeskus vastaa liikennevakuuttamattomien ajoneuvojen haltijoille määrätystä hyvikeperinnästä, ja sille tuli vuoden 2010 aikana vakuutta-

<sup>253</sup> Ajoneuvokanta kasvoi 4,0 prosenttia... [www.tilastokeskus.fi](http://www.tilastokeskus.fi) (2013a)

mattomuusilmoituksia 49 330 kappaletta<sup>254</sup>. Suomessa vuoden 2010 ajoneuvokannan liikennevakuuttamattomuus oli näin ollen alle prosentin luokkaa. On mielenkiintoista seurata, miten Venäjän liikennevakuutukseen tulevat muutokset vaikuttavat kansalaisten suhtautumiseen ja erityisesti heidän liikennevakuuttamisjärjestelmään kohdistamaan luottamukseen. Seuraavassa kappaleessa käydään läpi, millaisia ovat Venäjän liikennevakuutukseen kaavailut kehityslinjat.

## 5 YHTEENVETO JA TULEVAISUUDENNÄKYMÄT

Venäjälle suuntaavan matkailijan liikennevahinkoihin liittyvät riskit ovat tällä hetkellä korkeat. Riskien pienentämiseksi matkailijalta vaaditaan perehtymistä Venäjän liikennevakuutusjärjestelmän sanelemiin käytännön vaatimuksiin. Myöskään vapaaehtoisen vakuutusturvan merkitystä ei voi korostaa liiaksi suojautumisessa näitä riskejä vastaan. Venäjän liikennevakuutuslainsäädännön voimaantulo sekä Vihreä kortti –jäsenyys ovat 2000-luvun tapahtumia. Nuori järjestelmä ei missään nimessä ole stabiili, vaan se on jatkuvassa muutoksessa. Seuraavaksi tässä kappaleessa esitellään tulevaisuuden kehityslinjoja, joita Venäjän liikennevakuutusjärjestelmään on odotettavissa. Osa muutoksista parantaisi niin venäläisten kuin ulkomaistenkin autoilijoiden ja vahingon kärsineiden vakuutusturvaa sekä korvauksen saantivarmuutta. Toisaalta korvausprosessin byrokratiaa ei olla lähiaikoina vähentämässä.

Venäjällä liikennevakuutuksen korvausrajojen on yleisesti tunnustettu olevan riittämättömiä siihen nähden, miten tavaroiden ja palveluiden hintataso on kasvanut vuosien saatossa. Talousministeriö on esittänyt ehdotuksessaan hallitukselle, että korvausrajoja nostettaisiin omaisuusvahingoissa 400 000 ruplaan (n. 10 020 euroon) ja henkilövahingoissa 500 000 ruplaan (n. 12 520 euroon). Nosto tapahtuisi asteittain, siten että vakuutusyhtiöillä olisi mahdollisuus sopeutua muutokseen. Korvausrajojen noston yhteydessä myös liikennevakuutuksen hintatariffeja vapautettaisiin osittain. Ehdotuksessa esitetään, että hallitus asettaisi hinnoille ala- ja ylärajan, jonka sisällä vakuutusyhtiöillä olisi mahdollisuus määrätä hinnoittelustaan.<sup>255</sup> Myös europrotokollan mukaisia korvausrajoja on ehdotettu nostettavaksi nykyisestä 25 000 ruplasta (n. 625 eurosta)

<sup>254</sup> LVK:n Toimintakertomus. [www.lvk.fi](http://www.lvk.fi) (2013c)

<sup>255</sup> OSAGO po etapam. [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2012g)

50 000 ruplaan (n. 1 250 euroon)<sup>256</sup>. Tällaiset muutokset lisääisivät autoilijoiden keskuudessa liikennevakuutuksen uskottavuutta vastuuri- ja suojavakuutuksena.

Toisaalta vakuutusyhtiöille on tulossa lisää vaatimuksia. Elokuussa 2012 RAMI allekirjoitti yhteistyösopimuksen GPS-järjestelmiä tarjoavan valtion yrityksen NIS GLONASS:in kanssa. RAMI:n tavoitteena on tuoda GPS-järjestelmän käyttö ajoneuvossa pakolliseksi niille autoilijoille, jotka haluavat ilmoittaa liikennevahingosta europrotokollan mukaisesti. Venäjällä europrotokollaksi kutsutaan kappaleessa 3.3 esiteltyä ilman poliisiviranomaisen raporttia tapahtuvaa liikennevahingon korvausprosessia. Ajoneuvoihin sijoitettavan GPS-paikantimen ja videolaitteiden avulla vahinkoa edeltävistä tapahtumista ja ajoneuvojen sijainnista voitaisiin saada luotettavaa tietoa.<sup>257</sup>

Venäläisten vakuutusyhtiöiden kannalta uudistus olisi varmasti tervetullut, sillä se vähentäisi vakuutuspetosten mahdollisuutta europrotokolla-vahingoissa. Yhteistyösopimuksessa mainitaan kuitenkin myös turvallisuuden lisääntyminen, sillä liikennevahinkopaikalle saataisiin apua entistä nopeammin ja tarkemmilla paikkatiedoilla. NIS GLONASS:in kanssa kirjoitettu sopimus odottaa Venäjän hallituksen hyväksyntää.<sup>258</sup> Toteutuessaan uudistus tarkoittaisi sitä, että Venäjä ottaisi teknologisen harppauksen liikennevakuutusjärjestelmässään. Tässä suhteessa se toimisi Vihreä kortti -alueella yhtenä teknologian edellä kävijöistä. Toisaalta videolaitteiden ja GPS-paikantimien nostaminen tärkeiksi korvausprosessin työkaluiksi osoittaa kuinka tärkeänä venäläiset liikennevakuutusyhtiöt pitävät vahingon miltei aukotonta todistettavuutta. Vakuutuslainsäädännöllä asiakkaan sanaan ei luoteta, vaan yhtiöt epäilevät jatkuvasti vakuutuspetoksen mahdollisuutta.

Uudistusta vauhdittamaan on kaavailtu kokeilua, jossa Moskovan ja Pietarin alueilla videolaitteita käyttävät autoilijat saisivat hakea korvausta europrotokollan mukaan, ilman siihen tällä hetkellä kuuluvaa 25 000 ruplan (n. 625 euron) korvausrajoitusta.<sup>259</sup> Monet venäläiset autoilijat käyttävät jo tällä hetkellä videolaitteita autossaan ja he varmasti hyötyisivät uudistuksesta. Videolaitteiden käyttö turvaa myös moottoriajoneuvon käyttäjän oikeuksia. Se mahdollistaa vakuutus- ja vahingon todistamisen, mikäli jokin kolarin osapuoli tai vakuutusyhtiö lähtee sitä kiistämään. Se lisää vahingon kärsineen korvauksen saantivarmuutta.

<sup>256</sup> Gosduma prinjala v... [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2013e)

<sup>257</sup> «Uproštšenko» pri DTP... [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2012k)

<sup>258</sup> «Uproštšenko» pri DTP... [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2012k)

<sup>259</sup> Pri DTP gaišnika... [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2012c)

Liikennevakuutuslakiin on kaavailtu muutosta, joka parantaisi omaisuusvahingon kärsineen asemaa. Muutoksen ajatuksena on se, että jatkossa vahingon kärsinyt voisi valita korvausmuodon; eli valita korvaustavaksi suoran rahakorvauksen tai sen, että vakuutusyhtiö maksaa korjauspalvelun suoraan palveluntarjoajalle. Tällä hetkellä vain vakuutusyhtiöllä on oikeus tarjota omaisuuden korjauspalvelua korvausmuotona, ja yhtiöt käyttävät tätä mahdollisuutta hyvin harvoin. Suurin osa korvauksista maksetaan suorana rahakorvauksena.<sup>260</sup>

Rahakorvaus maksetaan tällä hetkellä omaisuuteen tehdyn ulkoisen tarkastuksen mukaan. Tällaisessa tarkastuksessa piilevät tai sisäiset vauriot jäävät helposti korvauksen ulkopuolelle, joten suora rahakorvaus ei useinkaan riitä esimerkiksi moottoriajoneuvon kaikkien vahingosta aiheutuneiden vaurioiden korjauttamiseen. Tästä seikasta vahingon kärsineet ovat nostaneet paljon oikeuskanteita vakuutusyhtiöitä vastaan, mikä on lisännyt yhtiöiden kuluja. Muutos toisi toteutuessaan siis helpotusta sekä vahingon kärsineille että vakuutusyhtiöille. Muutosta on ehdotettu toteutettavaksi siten, että ensin määriteltäisiin esimerkiksi autokorjaamot, jotka saisivat luvan korjata liikennevahinkoautoja. Tämän jälkeen liikennevakuutusyhtiöt tekisivät sopimuksia näiden korjaamoiden kanssa. Näin korvauskustannukset pysyisivät muutoksesta huolimatta aisoissa, mutta vahingon kärsineet saisivat autonsa korjattua vahinkoa edeltävään kuntoon aiempaa varmemmin.<sup>261</sup>

Lainsäätäjät ovat myös huomanneet tarpeelliseksi yhdenmukaistaa ja parantaa liikennevakuutukseen liittyvää palvelun tasoa. Esimerkiksi moottoriajoneuvon hinnan arvioimiseen on kaavailtu yhtenäistä lailla säädettyä metodologiaa. Tällä hetkellä vahingon kärsineet valittavat oikeusistuimiin usein liittyen omaisuuden arvioinnin erimielisyyksiin. Liikennevakuutusyhtiöille suunniteltu minimi palvelutaso on kuitenkin herättänyt kysymyksiä esimerkiksi vakuutusyhtiöiden keskusliitossa, mutta myös valtiollisessa kilpailuvirastossa, jonka huolena on, että uusilla määräyksillä rajoitetaan vakuutusalan kilpailua liiaksi.<sup>262</sup> Toteutuessaan muutokset auttaisivat vahingon kärsineitä saamaan tasokkaampaa ja tasalaatuisempaa palvelua riippumatta siitä, missä yhtiössä vahingon aiheuttanut on liikennevakuuttanut ajoneuvonsa. Vaarana on, että lainsäätäjät määrittelevät palvelun minimitaso liian matalalle, jolloin lakiuudistuksesta ei olisi liiemmin hyötyä liikennevahinkoasiakkaille.

<sup>260</sup> Zakonoprojekt ob OSAGO. [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2013l)

<sup>261</sup> Zakonoprojekt ob OSAGO. [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2013l)

<sup>262</sup> Deputaty Gosdumy obsuždajut ... [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2013d)

Tämä tutkimus on keskittynyt Venäjän liikennevakuutusjärjestelmän lainsäädäntötason tarkasteluun, jolloin näkökulma on väkisin jäänyt etäiseksi siitä todellisuudesta, miten lakeja tulkitaan tuomioistuimissa tai miten liikennevakuutusyhtiöt noudattavat lakia. Finanssimarkkinoiden valvojan, FFMS:n, tekemän selvityksen mukaan vuoden 2012 ensimmäisellä puolivuotiskaudella jopa kolmannes vakuutusyhtiöiden tekemistä epäyksistä on tullut liikennevakuutuksesta. Mistä syystä liikennevakuutuksen osuus on näin suuri? Selvityksen mukaan tärkeimmät syyt olisivat olleet liikennevahingon aiheuttajan alkoholin nauttiminen sekä vahingon tahallinen aiheuttaminen.<sup>263</sup> Tämä siitä huolimatta, että nämä eivät ole lainsäädännön mukaan syitä kieltäytyä korvaamasta liikennevahinkoa vahingon kärsineelle.<sup>264</sup>

Korvauksen epäämisen perusteluina on ollut myös lainsäädännön mukaisia syitä. Tällaisia ovat olleet esimerkiksi se, että liikennevahingon selvittelyyn vaadittuja dokumentteja ei ole toimitettu vakuutusyhtiöön annetuissa määräaajoissa tai ajoneuvon kuljettajana on toiminut sellainen henkilö, jota ei mainita liikennevakuutus sopimuksessa. Selvityksessä käy ilmi, että vakuutusyhtiöt kieltäytyvät korvausten maksusta säästääkseen vahinkomenoissa.<sup>265</sup> Jatkotutkimusta ajatellen olisi mielenkiintoista tarkastella enemmän käytännön tasoa ja sitä, miten venäläiset liikennevakuutusyhtiöt tulkitsevat liikennevakuutuslakia tai karkeimmillaan, miten ne noudattavat lakia.

Venäjällä on tapahtumassa vähitellen siirtyminen oikeusvaltioajatteluun ja muutoksen onnistumiseen liittyy kansalaisten luottamuksen rakentaminen viranomaisia ja lainsäädäntöä kohtaan.<sup>266</sup> Liikennevakuutuslaki on vain yksi laki suuressa joukossa oikeusnormeja, joskin sen merkitys on suuri taloudellisten ja terveyteen liittyvien riskien tasaajana. Tutkimalla yhden lakinormin käytäntöä ja toteutumista voi kuitenkin antaa näkökulman siihen, missä vaiheessa Venäjän matka täysiveriseksi oikeusvaltioksi on.

Toisena kiinnostavana tutkimuksen näkökulmana voisi olla venäläisten suhtautuminen pakolliseen liikennevakuutusjärjestelmään. Näkevätkö he hyötyvänsä liikennevakuutuksesta tai luottavatko he liikennevakuutusyhtiöihin? Myös se, kuinka suuri osa venäläisistä yrittää hyötyä liikennevakuutusjärjestelmästä laittomasti, ja millaisia muotoja vakuutuspetosten tehtailu saa, olisi

<sup>263</sup> OSAGO ne prohodit. [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2013i)

<sup>264</sup> Abramov & Fogelson 2009, 228–229.

<sup>265</sup> OSAGO ne prohodit. [www.insur-info.ru](http://www.insur-info.ru) (2013i)

<sup>266</sup> Nystén-Haarala 2001, 1–3.

mielenkiintoinen tutkimuskohde. Tällä tavalla voisi selvittää venäläisen liikennevakuutusjärjestelmän heikkouksia.



## LÄHDELUETTELO

### Kirjallisuus:

Abramov, Viktor & Fogelson, Jurij. 2009. Kommentari sudebnoi praktiki k Federalnomu zakonu "Ob objazatel'nom strahovanii graždanskoi otvetstvennosti vladeltsev transportnyh sredstv". Wolters Kluwer. (Alkuperäinen: Комментарий судебной практики к Федеральному закону "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств")

Allen, David. 2009. Reinsurance. Teoksessa: Gönülal, Serap (toim.). Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries. Raising Awareness and Improving Safety. Washington: The International Bank of Reconstruction and Development/The World Bank. 127–143.

CEA Insurers of Europe. 2009. CEA Road Safety Compendium 2009.

Chemillier-Gendreau, Denis. 2009. Calculation of Premiums and Reserving: Experience from Developing Countries. Teoksessa: Gönülal, Serap (toim.). Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries. Raising Awareness and Improving Safety. Washington: The International Bank of Reconstruction and Development/The World Bank. 27–77.

Chemillier-Gendreau, Denis & Gönülal, Serap. 2009. Motor Third-Party Liability Insurance: From Statutory to Liberalized Motor Tariffs. Teoksessa: Gönülal, Serap (toim.). Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries. Raising Awareness and Improving Safety. Washington: The International Bank of Reconstruction and Development/The World Bank. 165–180.

Disçi, Murat. 2009a. Creation of a Common MTPL Database. Teoksessa: Gönülal, Serap (toim.). Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries. Raising Awareness and Improving Safety. Washington: The International Bank of Reconstruction and Development/The World Bank. 97–114.

Disçi, Murat. 2009b. Involving the Police. Teoksessa: Gönülal, Serap (toim.). Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries. Raising Awareness and Improving Safety. Washington: The International Bank of Reconstruction and Development/The World Bank. 115–125.

Disçi, Murat & Gönülal, Serap. 2009. MTPL Guarantee Fund. Teoksessa: Gönülal, Serap (toim.). Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries. Raising Awareness and Improving Safety. Washington: The International Bank of Reconstruction and Development/The World Bank. 79–95.

Eskuri, Seppo & Mikkonen, Martti. 2009. Liikennevakuutus. 3. painos. Helsinki: Yliopistopaino.

Federalnaja služba strahovogo nadzora. 2010. Doklad o razvitii strahovogo rynka Rossii v 2009 godu – 1 polugodii 2010 goda. Moskova. (Alkuperäinen: Доклад о развитии страхового рынка России в 2009 году – 1 полугодии 2010 года)

Filatov, Dmitry, Karhunen, Päivi & Parviainen, Sinikka. 2009. The St. Petersburg Insurance Market: Current Challenges and Future Opportunities. Helsingin Kauppakorkeakoulu: HSE Print.

Grudtsyna, Ljudmila & Spektor, Asija. 2009. Nautšno-praktitšeski kommentari k Federalnomu zakonu ot 25 aprelja 2002 g. № 40-FZ "Ob objazatelnom strahovanii graždanskoi otvetstvennosti vladeltsev transportnyh sredstv". Jurkompani. (Alkuperäinen: Научно-практический комментарий к Федеральному закону от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств")

Hemmo, Mika. 2002. Vahingonkorvausoikeuden oppikirja. 2. painos. Vantaa: WSOY Lakitieto.

Hirsjärvi, Sirkka, Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula. 2005. Tutki ja kirjoita. 11. painos. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Husa, Jaakko. 1998. Johdatus oikeusvertailuun. Oikeusvertailun perusteet erityisesti julkisoikeutta silmällä pitäen. Helsinki: Lakimiesliiton Kustannus.

Husa, Jaakko. 2004. Classification of Legal Families Today. Is it time for a memorial hymn? *Revue internationale de droit comparé*. Volyymi 56. Lehti nro 1. 11–38.

Koistinen, Jarmo. 2010. Rikosta etsimässä: oikeusvertailu Venäjän oikeuden tutkimusmetodinä. Teoksessa: Viljanen, Elina, Aitamurto, Kaarina, Lassila, Jussi & Salmi, Anna-Maria (toim.). Suuri ja mahtava metodologia? Lähestymistapoja Venäjän ja Itä-Euroopan tutkimukseen. Porvoo: Edita Publishing Oy. 76-104.

Kondratjeva, L. E. 2011. Prjamoje uregulirovanije ubytkov v avtostrahovanii - problemy klienta i strahovštšika. (Alkuperäinen: Прямое урегулирование убытков в автостраховании - проблемы клиента и страховщика) *Verkkolehti Sistemnoje Upravlenije*. Ogarev Mordovia State University. Volyymi 11. Lehti nro 1.

Kuznetsova, Oksana. 2008. OSAGO Praktitšeskoje posobije. Jurait. (Alkuperäinen: ОСАГО Практическое пособие)

Manson, Thomas & Mariska, Mark. 2005. Policy Issues in Insurance. Reforming the Insurance Market in Russia. OECD Publishing.

Mattei, Ugo. 1997. Three Patterns of Law: Taxonomy and Change in the World's Legal System. *The American Journal of Comparative Law*. Volyymi 45. Lehti nro 1. 5-44.

McIsaac, Don. 2009. Motor Third-Party Liability Insurance in Europe. Teoksessa: Gönülal, Serap (toim.). Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries. Raising Awareness and Improving Safety. Washington: The International Bank of Reconstruction and Development/The World Bank. 189–202.

Motor Insurance Working Group. 2010. Normative and Management Characteristics of Motor T.P.L. Insurance in the World. Aida: XIII World Congress.

Nystén-Haarala, Soili. 2001. Russian Law in Transition. Law and Institutional Change. Series B:21. Helsinki: Kikimora Publications.

Sirén, Jyrki & Sultanov, Anton. 2004. Russian insurance industry and its future challenges. Lappeenranta: Lappeenranta University of Technology, Northern Dimension Research Centre.

#### **Internet-lähteet:**

Council of Bureaux: Backround. (27.3.2013)

<http://www.cobx.org/en/index-module-oriki-page-view-id-449.html> (2013a)

Council of Bureaux: Green Card System. (21.4.2012)

[http://www.cobx.org/system\\_map](http://www.cobx.org/system_map) (2012b)

Council of Bureaux: Interview with Mr. Alain Pire. E-CoBnews, Issue No. 33 (2/2012). (23.5.2012)

<http://www.cobx.org/en/index-module-oriki-page-view-id-537.html> (2012c)

Council of Bureaux: Members date of entry. (10.4.2013)

<http://www.cobx.org/en/index-module-oriki-page-view-id-62.html> (2013d)

Euroopan Keskuspankki: Statistical Data Warehouse. Annual, Rouble, Average or standardised measure for given frequency. (15.2.2013)

<http://sdw.ecb.europa.eu/browse.do?node=2018794>

Euroopan parlamentti: Euroopan talousalue (ETA). (23.4.2013)

[http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact\\_sheets/info/data/relations/framework/article\\_7238\\_fi.htm](http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/relations/framework/article_7238_fi.htm)

Federalnaja služba po finansovym rynkam: Statistika. (23.4.2013)

[http://www.ffms.ru/ru/contributors/insurance\\_industry/statistics/index.php?id\\_4=250](http://www.ffms.ru/ru/contributors/insurance_industry/statistics/index.php?id_4=250)

Helsingin Sanomat: 70 auton ketjukolarista selvittiin ilman vakavia loukkaantumisia Kuopiossa. (30.5.2012)

<http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/70+auton+ketjukolarista+selvittiin+ilman+vakavia+loukkaantumisia+Kuopiossa/1135264882636>

Interfax America Inc: Insurance Key Players In Russian Federation: Top 10 Russian Insurers Raise 62 Percent Of Overall Premiums In First Quarter. (17.3.2013)

[http://www.reportlinker-news.com/n040611788/Top-10-Russian-insurers-raise-62-of-overall-premiums-in-Q1.html?utm\\_source=distribution](http://www.reportlinker-news.com/n040611788/Top-10-Russian-insurers-raise-62-of-overall-premiums-in-Q1.html?utm_source=distribution)

LVK: Liikennevahinkotilastot. Ulkomaisten ajoneuvojen aiheuttamat vahingot. (23.4.2013)

<http://www.lvk.fi/fi/Tilastot/Tilastot/> (2013a)

LVK: Liikennevahinkotilastot. Venäläisten ajoneuvojen aiheuttamat vahingot. (23.4.2013)

<http://www.lvk.fi/fi/Tilastot/Tilastot/> (2013b)

LVK: LVK:n Toimintakertomus. (3.5.2013)

<http://www.lvk.fi/fi/Liikennevakuutuskeskuksen-Suomen-tietokeskus/Liikennevakuutuskeskuksen-toimintakertomus/> (2013c)

LVK: Vakuutuksen kattavuus. (30.5.2012)

<http://www.liikennevakuutuskeskus.fi/modules/system/stdreq.aspx?P=671&VID=default&SID=32658355597959&S=0&C=25721> (2012d)

OECD StatExtracts: Insurance Indicators:Penetration. (1.9.2012)

<http://stats.oecd.org/Index.aspx?DatasetCode=INSIND>

Rajavartiolaitos: Rajanylitysliikenne. (30.5.2012)

<http://www.raja.fi/rvl/k-sr/home.nsf/pages/99A543BC2C207473C2256FF100300172?opendocument>

RAMI: Tekuštšaja informatsija. (1.9.2012) (Alkuperäinen: Текущая информация)

<http://www.autoins.ru/ru/compensation/information.wbp> (2012a)

RAMI: Zelenaja karta. (30.5.2012) (Alkuperäinen: Зеленая карта)

<http://www.autoins.ru/ru/greencard/ru/> (2012b)

RESO-Garantia: Strahovoi slutšai – Avtostrahovanie. (12.3.2013) (Alkuperäinen: Страховой случай – Автострахование)

<http://www2.reso.ru/Incase/Auto/othercar.html>

Russian Federation Federal State Statistics Service: Nalitšije podvižnogo sostava avtomobilnogo transporta. (3.4.2012) (Alkuperäinen: Наличие подвижного состава автомобильного транспорта)

[http://www.gks.ru/bgd/regl/b10\\_55/IssWWW.exe/Stg/02-32.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b10_55/IssWWW.exe/Stg/02-32.htm) (2012a)

Russian Federation Federal State Statistics Service: Number of accidents and persons suffered in rolling stock accidents. (2.4.2012)

[http://www.gks.ru/bgd/regl/b11\\_12/IssWWW.exe/stg/d01/18-10.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b11_12/IssWWW.exe/stg/d01/18-10.htm) (2012b)

Russian Federation Federal State Statistics Service: Osnovnyje pokazateli dejatel'nosti strahovyh organizatsij. (25.8.2012) (Alkuperäinen: Основные показатели деятельности страховых организаций)

[http://www.gks.ru/bgd/regl/b12\\_11/IssWWW.exe/Stg/d2/23-12.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_11/IssWWW.exe/Stg/d2/23-12.htm) (2012c)

Russian Federation Federal State Statistics Service: Rossiija i strany - tšleny Jevropeiskogo Sojuza 2011. (3.2.2012) (Alkuperäinen: Россия и страны - члены Европейского Союза)

[http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/publishing/catalog/statisticCollections/doc\\_1137677636609](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/publishing/catalog/statisticCollections/doc_1137677636609) (2012c)

Russian Federation Federal State Statistics Service: Tšislennost i razmeštšenie naselenija, vozrastno-pолоvoi sostav. (14.5.2012) (Alkuperäinen: Численность и размещение населения, возрастно-половой состав)

<http://www.perepis2002.ru/index.html?id=12>

Strahovanie segodnja –sivusto. Bunin, Pavel: Razvitije rynka OSAGO v Rossii. (1.9.2012) (Alkuperäinen: Развитие рынка ОСАГО в России)

<http://www.insur-info.ru/analysis/732/> (2012a)

Strahovanje segodnja –sivusto. Finmarket: Strahovoi nadzor predačetsja v vedenije FSFR. (12.3.2013)

(Alkuperäinen: Страховой надзор передается в ведение ФСФР)

<http://www.insur-info.ru/press/63059/> (2013b)

Strahovanje segodnja –sivusto. Gretšannik, Andrei: Pri DTP gaišnika zamenit videoregistrator. Komsomolskaja pravda. (24.10.2012) (Alkuperäinen: При ДТП гаишника заменит видеорегистратор) <http://www.insur-info.ru/press/80852/> (2012c)

Strahovanje segodnja –sivusto. Interfaks: Deputaty Gosdumy obsužadajut vozmožnost zakonodatelnogo zakreplenija standarta uslugi v OSAGO. (6.5.2013) (Alkuperäinen: Депутаты Госдумы обсуждают возможность законодательного закрепления стандарта услуги в ОСАГО)

<http://www.insur-info.ru/news/2407/> (2013d)

Strahovanje segodnja –sivusto. Interfaks: Gosduma prinjala v I tštenii blok pravitelstvennyh popravok k zakonu ob OSAGO (3.5.2013) (Alkuperäinen: Госдума приняла в I чтении блок правительственных поправок к закону об ОСАГО)

<http://www.insur-info.ru/news/2403/> (2013e)

Strahovanje segodnja –sivusto. Interfaks: RF možet dosrotšno polutšit postojannoje tšlenstvo v sisteme «Zelenaja karta» v 2014 g. (9.2.2012) (Alkuperäinen: РФ может досрочно получить постоянное членство в системе «Зеленая карта» в 2014 г.)

<http://www.insur-info.ru/news/548/> (2012f)

Strahovanje segodnja –sivusto. Kamneva, Galina: OSAGO po etapam. Vedomosti. (24.10.2012) (Alkuperäinen: ОСАГО по этапам)

<http://www.insur-info.ru/press/80648/> (2012g)

Strahovanje segodnja –sivusto. Kompanii i organizatsii. (17.3.2013) (Alkuperäinen: Компании и организации)

[http://www.insur-](http://www.insur-info.ru/orgsandcomps/?type=cmp&group=top&let=&q=&qtype=all&order=sum&dir=dsc)

[info.ru/orgsandcomps/?type=cmp&group=top&let=&q=&qtype=all&order=sum&dir=dsc](http://www.insur-info.ru/orgsandcomps/?type=cmp&group=top&let=&q=&qtype=all&order=sum&dir=dsc)

(2013h)

Strahovanje segodnja –sivusto. Rossiskaja biznes-gazeta: OSAGO ne prohodit. (27.3.2013)

(Alkuperäinen: ОСАГО не проходит)

<http://www.insur-info.ru/press/79924/> (2013i)

Strahovanje segodnja –sivusto. Rusetskaja, Elvira: Tendentsii i perspektivy razvitija strahovogo rynka v Rossiskoi Federatsii. Finansy i kredit. (29.8.2012) (Alkuperäinen: Тенденции и перспективы развития страхового рынка в Российской Федерации)

<http://www.insur-info.ru/press/63693/> (2012j)

Strahovanje segodnja –sivusto. Šarpajeva, Jelena & Petlevoi, Vitali: «Uproštšenka» pri DTP budet tolko dlja mašin s GLONASS. RBK daily. (5.9.2012) (Alkuperäinen: «Упрощенка» при ДТП будет только для машин с ГЛОНАСС)

<http://www.insur-info.ru/press/79184/> (2012k)

Strahovanije segodnja –sivusto. Sem Verst (Toljatti): Zakonoprojekt ob OSAGO. (12.3.2013)  
(Alkuperäinen: Законопроект об ОСАГО)  
<http://www.insur-info.ru/press/79899/> (2013l)

Strahovanije segodnja –sivusto. Žilkina, Marija: Dmitri Markarovin haastattelu. Strategija razviti-tija strahovanija – instrument, a ne tsel. (25.9.2012) (Alkuperäinen: Стратегия развития страхования – инструмент, а не цель)  
<http://www.insur-info.ru/interviews/804/> (2012m)

Taloussanomat: EU:n tuomioistuin: Sukupuoli ei saa vaikuttaa vakuutusmaksuun. (24.7.2012)  
<http://www.taloussanomat.fi/ihtiset/2011/03/01/eun-tuomioistuin-sukupuoli-ei-saa-vaikuttaa-vakuutusmaksuun/20112931/12>

Tilastokeskus: Ajoneuvokanta kasvoi 4,0 prosenttia vuonna 2010. (3.5.2013)  
[http://www.tilastokeskus.fi/til/mkan/2010/mkan\\_2010\\_2011-02-25\\_tie\\_001\\_fi.html](http://www.tilastokeskus.fi/til/mkan/2010/mkan_2010_2011-02-25_tie_001_fi.html) (2013a)

Tilastokeskus: Moottoriajoneuvokanta. (30.5.2012)  
[http://pxweb2.stat.fi/Database/StatFin/Lii/mkan/mkan\\_fi.asp](http://pxweb2.stat.fi/Database/StatFin/Lii/mkan/mkan_fi.asp) (2012b)

Tilastokeskus: Rajahaastattelututkimus 2011. (30.5.2012)  
[http://www.stat.fi/til/raja/2011/02/raja\\_2011\\_02\\_2012-03-21\\_fi.pdf](http://www.stat.fi/til/raja/2011/02/raja_2011_02_2012-03-21_fi.pdf) (2012c)

Tilastokeskus: Väestörakenne. (14.5.2012)  
<http://www.stat.fi/til/vaerak/index.html> (2012d)

Transparency International: Corruption Perceptions Index 2012. (12.3.2013)  
<http://cpi.transparency.org/cpi2012/results/>

Ulkoasiainministeriö: Venäjän WTO-jäsenyys varmistui. (25.8.2012)  
<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?contentid=253430&culture=fi-FI>

YLE: Lumisade aiheutti satoja kolareita Uudellamaalla. (30.5.2012)  
[http://yle.fi/uutiset/lumisade\\_aiheutti\\_satoja\\_kolareita\\_uudellamaalla/5062401](http://yle.fi/uutiset/lumisade_aiheutti_satoja_kolareita_uudellamaalla/5062401) (2012a)  
YLE: Nystén-Haarala kauppaoikeuden professoriksi Lapin yliopistoon. (9.3.2013)  
[http://yle.fi/uutiset/nysten-haarala\\_kauppaoikeuden\\_professoriksi\\_lapin\\_yliopistoon/6372848](http://yle.fi/uutiset/nysten-haarala_kauppaoikeuden_professoriksi_lapin_yliopistoon/6372848)  
(2013b)

### **Oikeudelliset lähteet:**

Federalnogo zakona. Ob objazatelnom strahovanii graždanskoi otvetstvennosti vladeltsev transportnyh sredstv 40-FZ, 10.4.2002. (Alkuperäinen: Федерального закона. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. 40-ФЗ.) Saatavissa englanniksi: <http://www.autoins.ru/ru/greencard/en/Laws> (14.5.2012).  
Viittauksissa lyhennetty: 40-FZ.

Graždanski kodeks Rossiskoi Federatsii. 8.12.2006. (Alkuperäinen: Гражданский кодекс Российской Федерации.) Saatavissa englanniksi: <http://www.russian-civil-code.com> (14.5.2012).  
Viittauksissa lyhennetty: GK RF.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/26/EY. (Neljäs liikennevakuutusdirektiivi)

Internal Regulations. 2008.

Konstitutsija Rossiskoi Federatsii. (Alkuperäinen: Конституция Российской Федерации)  
Saatavissa englanniksi: <http://www.constitution.ru/en/10003000-02.htm> (6.3.2013)  
Viittauksissa lyhennetty: KRF.

Suomen Liikennevakuutuslaki 1959/279. Saatavissa: [www.finlex.fi](http://www.finlex.fi) (14.5.2012).  
Viittauksissa lyhennetty: LVL.

### **Muut:**

Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta VALT. 2011. Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2010.

The Russian Association of Motor Insurers. 2010. Annual Report 2009.

The Russian Association of Motor Insurers. 2012. Annual Report 2011.

Vesa Apukka. Korvauslakimies, Pohjola Vakuutus Oy. 1.10.2012

### **Lisäksi:**

Teksti kyrillisistä aakkosista latinalaisiin aakkosiin on käännetty Jukka Korpelan kehittämällä translitterointiohjelmalla, joka löytyy Internetistä:  
<http://www.cs.tut.fi/~jkorpela/translit.html>